

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Markus Tressel, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 19/925 –**

### **Elektrifizierung der Illtalbahn**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Wie zu Jahresbeginn 2018 bekannt wurde, wird die Illtalbahn zwischen Wemmetsweiler und Lebach im Saarland entgegen ursprünglicher Pläne doch nicht elektrifiziert, da weder DB Netze noch der Bund zu einer Mitfinanzierung zur Elektrifizierung bereit seien. Die Strecke zwischen Wemmetsweiler und Lebach ist ein Teil der Kursbuchstrecke 681 von Saarbrücken nach Lebach-Jabach, die bereits zwischen Saarbrücken und Wemmetsweiler sowie zwischen Lebach und Lebach-Jabach für die Saarbahn elektrifiziert ist. Im Jahr 2011 hat die saarländische Landesregierung noch mitgeteilt, dass eine Planungsvereinbarung zur Elektrifizierung der Strecke in Vorbereitung sei. Diese solle bis 2015 abgeschlossen sein.

Ende 2015 hat das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes in einer Auftragsbekanntmachung mitgeteilt, dass voraussichtlich zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2021 die Elektrifizierung der Illtalbahn kommen werde. Unter dieser Prämisse wurde die Strecke auch in die Ausschreibung des Elektro-Netzes Saar RB einbezogen, bei der sich schließlich die vlexx GmbH gegen die bisherige Betreiberin DB Regio AG durchsetzen konnte. Folglich teilte das Ministerium noch Anfang 2017 mit, dass die Strecke übergangsweise bis zu einer Elektrifizierung des Abschnitts zwischen Wemmetsweiler und Lebach mit Dieseltriebwagen vom Typ Desiro der Firma Siemens bedient werden soll. Ab dem Jahr 2024 würden diese dann durch Elektrofahrzeuge ersetzt.

Medienberichten zufolge habe die Deutsche Bahn AG auch die ersten technischen Vorbereitungen zur Elektrifizierung der Strecke getroffen ([www.saarbruecker-zeitung.de/saarland/saarlouis/lebach/der-schuelerzug-rollt-weiter\\_aid-1431237](http://www.saarbruecker-zeitung.de/saarland/saarlouis/lebach/der-schuelerzug-rollt-weiter_aid-1431237)). Zudem wurde bekannt, dass mindestens fünf Bahnbrücken im Zuge der Elektrifizierung anzupassen seien ([www.saarbruecker-zeitung.de/saarland/neunkirchen/eppelborn/bruecke-am-dorfplatz-in-bubach-calmesweiler-soll-abgerissen-werden\\_aid-34309](http://www.saarbruecker-zeitung.de/saarland/neunkirchen/eppelborn/bruecke-am-dorfplatz-in-bubach-calmesweiler-soll-abgerissen-werden_aid-34309)).

Das saarländische Wirtschaftsministerium soll derzeit einen möglichen Batteriebetrieb als Alternative prüfen. In Betracht soll ein streckenweise batteriebetriebener TALENT 3 von Bombardier kommen. Dieser wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mitgefördert.

1. Aus welchen Gründen sind die Bundesregierung bzw. die DB Netze nicht zur Mitfinanzierung der Elektrifizierung der Illtalbahn bereit?
2. Wann und aus welchem Anlass wurde von der Bundesregierung bzw. der DB Netze diese Entscheidung getroffen?
3. Hat die Bundesregierung bzw. DB Netze eine Planungsvereinbarung mit dem Saarland zur Elektrifizierung der Strecke geschlossen, falls ja, wann, und was beinhaltet diese Planungsvereinbarung?
11. Wie bewertet die Bundesregierung die Nichtelektrifizierung der Illtalbahn vor dem Hintergrund ihrer Politik, die zumindest regelmäßig mit mehr Elektromobilität auch bei der Schiene wirbt?

Die Fragen 1 bis 3 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Dem Finanzierungsvorschlag des saarländischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr konnte von Bundesseite aus haushaltsrechtlichen Gründen nicht entsprochen werden. Das wurde dem Ministerium mit einem Schreiben vom 27. Oktober 2016 mitgeteilt nebst Vorschlägen für eine haushaltskonforme Mitfinanzierung des Bundes. Die Landesregierung hat das Vorhaben nicht weiter verfolgt. Eine Planungsvereinbarung liegt der Bundesregierung nicht vor.

4. Wie sahen die Pläne zur Elektrifizierung der Bahnstrecke konkret aus, insbesondere im Hinblick auf Zeitablauf, Planung und Kosten sowie notwendige Umbaumaßnahmen von Brücken, Bahnübergängen, Bahnhöfen o. Ä.?

Nach Mitteilung der Deutschen Bahn AG (DB AG) handelt es sich bei der Elektrifizierung um einen Projektwunsch des Landes Saarland. Die Vorplanung (Leistungsphasen (Lph) 1 und 2 nach HOAI) dieser Maßnahme wurde durch das Land Saarland finanziert und im April 2016 abgeschlossen. Daher kann derzeit keine Aussage zum Zeitablauf bei einer evtl. Wiederaufnahme der Planungen getroffen werden.

Für die Elektrifizierung des Streckenabschnittes Wemmetsweiler–Illingen–Lebach müssten folgende Voraussetzungen geschaffen werden:

- Überspannung des Streckenabschnittes Illingen–Lebach–Jabach einschließlich der Kreuzungsgleise in den Bahnhöfen Eppelborn und Lebach
- Überspannung des Streckenabschnittes „Wemmetsweiler Kurve“
- Überspannung des Gegengleises Streckenabschnitt „Wemmetsweiler Kurve“ – Illingen einschließlich der Weichenverbindung im Bahnhof Illingen

Wegen der fehlenden lichten Höhe an Straßenüberführungen sind im Bereich von Straßenbrücken folgende Maßnahmen notwendig:

- Brückenanhebung (1x)
- Brückenneubau und Brückenabriss (jeweils 4x)
- Herstellung von Ersatzwegen (3x)
- Herstellung von Gleisabsenkungen (4x)

Des Weiteren sind in den betroffenen Streckenabschnitten die Erdungen und die Kabelanlage der signal- und fernmeldetechnischen Anlage auf die neue Oberleitungsanlage anzupassen.

Hinsichtlich der Kostenermittlung teilte die DB AG mit, dass sich nach Abschluss der Vorplanung die Kosten für die Elektrifizierung ca. 16,9 Mio. Euro, die Kosten für die Anpassungen an den Brückenbauwerken ca. 18,2 Mio. Euro betragen.

5. Welche baulichen, technischen oder gutachterlichen Vorbereitungen zur Elektrifizierung der Strecke wurden bereits getroffen, und was kosteten diese (bitte die einzelnen Maßnahmen detailliert auflisten und inhaltlich darstellen)?

Nach Mitteilung der DB AG wurden im Rahmen der Vorplanung die Grundlagen und Varianten für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Lph 3 und 4) ermittelt bzw. festgelegt.

Des Weiteren erfolgten eine umfassende Bestandsaufnahme der vorhabenden Anlagen, die Bestimmung der Qualität sowie Verhandlungen des Baugrundes mit den Straßenbaulastträgern über die Planungsvereinbarungen für Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz.

Die Kosten für die Vorplanung belaufen sich auf 1,2 Mio. Euro und wurden vom Land getragen.

6. Welche Kenntnisse verfügt die Bundesregierung über die Folgen der Nichtelektrifizierung auf die bereits abgeschlossene Ausschreibung der Bahnstrecke durch den Aufgabenträger Saarland an die vlexx GmbH?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

7. Wie bewertet die Bundesregierung den möglichen Einsatz des von ihr geförderten TALENT 3 von Bombardier einerseits in Bezug auf Zuverlässigkeit, Praxistauglichkeit, Kosten und eine mögliche Betriebserlaubnis auf der steigungslastigen Illtalbahn gegenüber üblichen Elektrotriebwagen?

Für die „Variante T3 BEMU mit Fahrzeugausrüstung um eine batteriebetriebene Traktionsausrüstung erweitert“ hat die Firma Bombardier Transportation Probe-fahrten beim Eisenbahn-Bundesamt beantragt. Eine Bewertung ist daher noch nicht möglich.

8. Welche infrastrukturellen Voraussetzungen wären für den Einsatz eines batteriebetriebenen TALENT 3 auf der Strecke notwendig, und was würden diese kosten?
9. Wäre das bisherige vom Saarland bestellte Betriebskonzept auf der Kursbuchstrecke 681 von Saarbrücken nach Lebach-Jabach ohne Umsteigen bzw. signifikante Zwischenaufhalte beim Einsatz der von der Bundesregierung geförderten TALENT-3-Züge im Hinblick auf Ladephasen u. Ä. genauso möglich?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Mitteilung der DB AG liegen der DB Netz AG keine belastbaren Informationen zur Reichweite der TALENT-3-Züge vor. Für die Strecke ist eine Reichweite von ca. 40 km notwendig (20 km je Richtung).

10. Welche Pläne verfolgt die Bundesregierung bzw. die DB Netze bezüglich einer etwaigen zukünftigen Elektrifizierung der Illtalbahn?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

12. Gibt es seitens der Bundesregierung oder der DB Netze Überlegungen oder Pläne zur Elektrifizierung anderer Bahnstrecken im Saarland, wie insbesondere der Strecke zwischen Rohrbach/Saar und Landau/Pfalz und der Strecke zwischen Dillingen/Saar und Niedaltdorf?

Falls nein, aus welchen Gründen werden dazu keine Planungen verfolgt?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 106 des Abgeordneten Oliver Luksic auf Bundestagsdrucksache 19/695 verwiesen.