

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Renata Alt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/16176 –**

Regionalstrecken in und um das Saarland

Vorbemerkung der Fragesteller

Ein funktionierender Bahnverkehr ist ein wichtiger Baustein für die Attraktivität und Leistungsfähigkeit einer Region. Täglich sind vor allem im ländlichen Raum in der Bundesrepublik Deutschland hunderttausende Pendler auf die Bahn angewiesen. Sie ist ebenso für die heimische Wirtschaft von entscheidender Bedeutung, da über sie wichtige Waren transportiert werden und dadurch Arbeitsplätze von ihr abhängen. Leider herrscht auf vielen Strecken in der Bundesrepublik Deutschland ein massiver Investitionsstau. Dies hat unter anderem der Bundesrechnungshof in seinem Bericht vom Dezember 2018 bestätigt (www.zeit.de/mobilitaet/2018-12/deutsche-bahn-rechnungshof-verkehr-sministerium-investitionen-infrastruktur-zustand-Kritik). Auch im Saarland sind viele Bahnstrecken sanierungsbedürftig, und ohne umfassende Modernisierungsmaßnahmen ist die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene sowie der von ihr abhängigen Industrien nicht mehr gewährleistet. Beispielhaft hierfür sind die Primstalbahn zwischen Schmelz und Dillingen (www.saarbruecker-zeitung.de/saarland/saarlouis/gueterverkehr-auf-bahnstrecke-dillingen-limbach-strecke-droht-ein-ende_aid-46402497) sowie die Illtalbahn (www.sr.de/sr/home/nachrichten/politik_wirtschaft/elektrifizierung_illtalbahn_kritik100.html). Gegenwärtig müssen die zahlreichen Pendler zwischen dem Saarland, Luxemburg und Frankreich aufgrund fehlender Bahnverbindungen häufig auf den privaten PKW oder Busse zurückgreifen. Daher hätte vor allem der Ausbau des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs eine enorme Bedeutung für die gesamte Drei-Länder-Region SaarLorLux (Saarland, Lothringen Luxemburg), sowohl für die Wirtschaftskraft als auch für den Tourismus. Durch weitere Investitionsmaßnahmen, beispielsweise in die Reaktivierung der Strecke Rastatt-Haguenua, könnte das Saarland zudem zu einem wichtigen innereuropäischen Verkehrsknotenpunkt weiterentwickelt werden.

1. Bei welchen saarländischen Eisenbahnstrecken sieht die Bundesregierung realistische Potenziale für eine Streckenreaktivierung, und wie begründet sie ihre Antwort?

13. Gibt es konkrete Planungen zur Modernisierung und Elektrifizierung der für die regionale Wirtschaft bedeutenden Primstalbahn, und wenn ja, ist in diesem Zuge auch eine Reaktivierung des Personenverkehrs auf dieser Strecke geplant (www.saarbruecker-zeitung.de/saarland/saarlouis/schmelz/im-zollhaus-in-schmelz-gab-es-infos-zur-reaktivierung-der-primstalbahn_aid-46007657)?

Die Fragen 1 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es werden stillgelegte Strecken reaktiviert, auf denen ausschließlich oder überwiegend Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verkehrt. Die Prüfung und Entscheidung über eine Reaktivierung sowie Elektrifizierung liegt in der Zuständigkeit der für den SPNV zuständigen Länder bzw. Aufgabenträger.

Der Bund unterstützt die Länder bezüglich des SPNV in Höhe von jährlich mehr als 9 Mrd. Euro nach Regionalisierungsgesetz, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie im Rahmen der Erhöhung der Mittel aus dem Umsatzsteueraufkommen des Bundes als Ersatz für die Mittel des Entflechtungsgesetzes. Über den Einsatz dieser Mittel entscheiden jeweils die Länder. Sie werden in den nächsten Jahren weiter steigen. Die Mittel für das GVFG werden zunächst ab 2021 auf 1 Mrd. Euro pro Jahr und dann ab 2025 laut Beschluss des Klimakabinetts auf 2 Mrd. Euro pro Jahr erhöht.

2. Plant die Bundesregierung Streckenstilllegungen im Saarland, und wie begründet sie ihre Entscheidung?

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat mitgeteilt, dass im Saarland derzeit keine Streckenstilllegungen beabsichtigt sind.

3. Hat das Saarland nach Kenntnis der Bundesregierung Projekte im Programm „elektrische Güterbahn“ angemeldet, und wenn ja, welche?

Im Rahmen des Ausbauprogramms „Elektrische Güterbahn“ wurden von der Saarländischen Landesregierung keine Projekte angemeldet.

4. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung Mittel aus dem Programm „elektrische Güterbahn“ ins Saarland geflossen, und wenn ja, welche?

Nein.

5. Welche saarländischen Bahnstrecken wurden nach Kenntnis der Bundesregierung zur Elektrifizierung angemeldet?

Die Strecke Lebach – Illingen (Saar) – Abzweig Wemmetsweiler Kurve (– Saarbrücken Hbf) wurde im Rahmen des Ausbauprogramms „Elektrische Güterbahn“ durch die DB AG angemeldet.

6. Kann die Bundesregierung die Aussage bestätigen, dass die Strecken im Saarland einen Elektrifizierungsgrad von über 80 Prozent erreichen, wie es von der saarländischen Landesregierung dargestellt wurde (www.sr.de/sr/home/nachrichten/politik_wirtschaft/elektrifizierung_illtalbahn_kritik100.html)?

Nach Auskunft der DB AG liegt der Elektrifizierungsgrad bei 85,1 Prozent.

7. Plant die Bundesregierung den Einsatz von Wasserstoffzügen im Saarland, und wenn ja, ab wann, und auf welchen Strecken?

Die Bundesregierung investiert in die Verbreitung alternativer und klimafreundlicher Antriebe. Die Bundesregierung plädiert hier für einen technologieoffenen Ansatz. Bisher werden Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb in ersten Anwendungsfällen im Regionalverkehr außerhalb des Saarlands eingesetzt.

Im schienengebundenen Nahverkehr liegt die Zuständigkeit über den Einsatz von alternativen Antriebstechnologien, beispielsweise wasserstoffgetriebenen Zügen, ausschließlich bei den Ländern.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

8. Welche Gespräche gab es nach Kenntnis der Bundesregierung zwischen deutschen und französischen Ministern bezüglich des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen dem Saarland und Frankreich in den vergangenen zwei Jahren, und was waren die Inhalte sowie Ergebnisse dieser Gespräche?

Zu grenzüberschreitenden Schienenverkehren zwischen dem Saarland und Frankreich hat es in den vergangenen zwei Jahren auf Ministerienebene keine Gespräche zwischen Deutschland und Frankreich gegeben.

9. Wie bewertet die Bundesregierung einen Ausbau der Niedtalbahn über Bouzonville und Thionville nach Luxemburg?
10. Welches Potenzial sieht die Bundesregierung für die Niedtalbahn bei einer Anbindung an Frankreich und Luxemburg?
11. Welche konkreten Gespräche gab es seitens der Bundesregierung über eine Reaktivierung der Niedtalstrecke, speziell über die Besetzung des Stellwerks bei Bouzonville, und was sind die Ergebnisse dieser Gespräche?
12. Hat die Bundesregierung eine Position zu der Frage, ob vor dem Hintergrund des im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD festgeschriebenen Elektrifizierungsziels für das deutsche Schienennetz von 70 Prozent bis 2025 und der grenzüberschreitenden Bedeutung der Niedtalbahnstrecke, eine Elektrifizierung des Abschnitts zwischen Bouzonville und Dillingen sowie eine Umrüstung auf eine digitale Stellwerkstechnik erfolgen muss (vgl. www.saarland.vcd.org/startseite/detail/news/niedtalbahn-richtung-luxemburg-ausbauen-statt-stilllegen-brueckenbau-richtung-luxemburg-und-technischer-lueckenschluss-bei-der-niedtalbahn-sind-foerderfaehig/)?

Die Fragen 9 bis 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Entscheidung zu Ausbau oder Reaktivierung der Niedtalstrecke liegt in der Zuständigkeit des Landes Saarland. Im Rahmen einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe zur Umsetzung des Vertrags von Aachen im Schienenbereich hat das Saarland Überlegungen vorgestellt. Im Rahmen des Ausbauprogramms „Elektrische Güterbahn“ wurde der Abschnitt Bouzonville – Dillingen der Niedtalbahn nicht angemeldet. Für eine Reaktivierung des grenzüberschreitenden SPNV oder eine Elektrifizierung ist die Ausrüstung mit digitalen Stellwerken keine Voraussetzung.

14. Wie ist der konkrete Stand der Elektrifizierung der Illtalbahn?
15. Für welches konkrete Pilotprojekt hat sich das Saarland mit der Illtalbahn beworben (www.sr.de/sr/home/nachrichten/politik_wirtschaft/elektrifizierung_illtalbahn_kritik100.html), und wie ist der aktuelle Stand dieser Bewerbung?

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bahnstrecke Illtalbahn fällt in die Zuständigkeit des Landes Saarland.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

16. Inwiefern ist die Bundesregierung in Kenntnis über den Abbau der Hochwaldbahn zwischen Türkismühle und der Landesgrenze zugunsten eines Radweges, und wie bewertet sie diese Maßnahme (www.saarbruecker-zeitung.de/saarland/st-wendel/offener-brief-an-landesregierung-abbau-der-hochwaldbahn-soll-gestoppt-werden_aid-47203245)?

Die Strecke ist seit dem 12. August 2014 stillgelegt. Der letzte Betreiber vor Stilllegung der Strecke war keine Konzerngesellschaft der DB AG. Die Aufsichtspflicht ist vor dem Verkauf auf die zuständigen Landesbehörden übergegangen. Ein Plangenehmigungsverfahren für den Abbau fällt in die Zuständigkeit des Landes.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Erkenntnisse vor.

17. Werden das mit Interreg-IVa-Mitteln aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) kofinanzierte MOSOLF-Gutachten und die mit ihm verbundenen Projekte von der Bundesregierung Berücksichtigung finden, und wie begründet sie ihre Antwort (www.saarland.vcd.org/fileadmin/user_upload/Saarland/Publikationen_und_Materialien/KV-Terminal_Ueberherrn_20150903_DE_Public_2.PDF)?

Im SPNV liegt die Zuständigkeit beim Land. Die im Gutachten benannten Strecken gehören nicht zur Infrastruktur der DB Netz AG.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

18. Welche Bahnhöfe und Bahnsteige im Saarland sollen nach Kenntnis der Bundesregierung in den kommenden zehn Jahren renoviert und modernisiert werden, und wie ist jeweils der Planungsstand?
19. Welche Mittel stehen für die Renovierung und Modernisierung dieser Bahnhöfe zur Verfügung, und welche Renovierungsmaßnahmen sind diesbezüglich konkret geplant (bitte nach Station, Art der Maßnahme, Kosten der Maßnahme und geplanter Realisierung aufschlüsseln)?

Die Fragen 18 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In der Rahmenvereinbarung zur Modernisierung der Personenbahnhöfe im Saarland („Bahnhofsentwicklungsprogramm“) sind derzeit folgende Maßnahmen an den Verkehrsstationen vorgesehen:

- Bübingen: Ertüchtigung/Erhöhung der bereits stufenfrei erschlossenen Bahnsteige zum barrierefreien Einstieg in die Saarbahn, Umsetzung voraussichtlich 2023,
- Dirmingen: Erhöhung des bereits stufenfrei erschlossenen Bahnsteigs zum barrierefreien Einstieg in die Züge, Umsetzung voraussichtlich 2021,
- Güdingen: Ersatz des nicht stufenfreien Mittelbahnsteigs durch zwei stufenfrei erreichbare Außenbahnsteige und gleichzeitigem barrierefreien Einstieg in die Saarbahn, Umsetzung voraussichtlich 2023,
- Hanweiler-Bad Rilchingen: Ertüchtigung/Erhöhung des bereits stufenfrei erschlossenen Bahnsteigs zum barrierefreien Einstieg in die Saarbahn, Umsetzung voraussichtlich 2020,
- Landsweiler-Reden: Modernisierung der Verkehrsstation inkl. barrierefreiem Ausbau (ein Aufzug), Umsetzung voraussichtlich 2024,
- Ottweiler (Saar): Modernisierung der Verkehrsstation inkl. barrierefreiem Ausbau (zwei Aufzüge), Umsetzung voraussichtlich 2023,
- Perl: Erhöhung des bereits stufenfrei erschlossenen Bahnsteigs zum barrierefreien Einstieg in die Züge, Umsetzung voraussichtlich 2023,
- Sulzbach (Saar): Modernisierung der Verkehrsstation inkl. barrierefreiem Ausbau (Aufzug), in Bau seit 2016, aktuell laufen Verhandlungen mit der ausführenden Firma über die Vollendung der Restarbeiten,
- Saarbrücken Ost, Herstellung Barrierefreiheit, voraussichtlich 2024,
- Ensdorf, Herstellung Barrierefreiheit, voraussichtlich 2024.

Die Abstimmung zwischen DB AG und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes für eine Folgerahmenvereinbarung für die Jahre von 2020 bis 2029 findet derzeit statt.

20. Wie viele Anträge sind zum Neu- und Ausbau sowie zur Reaktivierung privater Gleisanschlüsse im Saarland seit dem Jahr 2016 nach Kenntnis der Bundesregierung gestellt, und wie viele genehmigt worden?

Seit 2016 wurde im Saarland ein Antrag auf Gleisanschlussförderung des Bundes gestellt. Er wurde durch das Eisenbahn-Bundesamt genehmigt.

21. Stellt die Bundesregierung Gelder zur Reaktivierung privater Gleisanschlüsse im Saarland zur Verfügung, und wie begründet sie ihre Entscheidung?

Die Bundesregierung stellt zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen bundesweit jährlich 14 Mio. Euro zur Verfügung. Die Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene wird durch Gleisanschlüsse vorangetrieben.

22. Wird mit der Entscheidung des Bundesministeriums der Verteidigung, die HIL-Werke nicht zu verkaufen, auch die Entscheidung über den Abbau des Gleisanschlusses zu den HIL-Werken in St. Wendel revidiert, und wie begründet die Bundesregierung ihre Antwort?

Die Bundesregierung wird gemeinsam mit der HIL Heeresinstandsetzungslogistik GmbH (HIL) und den übrigen beteiligten Bundeswehrdienststellen erörtern, welche infrastrukturellen Maßnahmen für die HIL-Werke notwendig sind und welche Kosten daraus resultieren. Ob eine Reaktivierung der Gleisanlagen in Betracht kommt, wird davon abhängen, ob sich der Bedarf dafür bei der HIL oder auf Seiten der Bundeswehr ändert. Dies wird sich im Laufe der Entwicklungsplanung für die Liegenschaft zeigen.

23. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen fünf Jahren die Zahlen der Zugausfälle bei der Deutschen Bahn AG im Saarland entwickelt, und welche zusätzlichen Kosten sind der Deutschen Bahn AG dadurch entstanden (bitte nach Jahr, Strecke, Ursache des Zugausfalls und Folgekosten aufschlüsseln)?

Jahr	Fahrtenanteil
2015	0,5 %
2016	0,9 %
2017	0,2 %
2018	0,5 %
2019	0,2 %

Quelle: DB AG

Ursachen sind z. B. Stürme, Schnee, Personenunfälle sowie technische und betriebliche Gründe. Eine Aufschlüsselung von Folgekosten wird separat nicht erfasst.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

