

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta,
Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/28281 –**

Entwicklung der Saarbahn

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Saarbahn ist ein wichtiger Teil des öffentlichen Nahverkehrs im Saarland und verbindet Saarbrücken mit seinem Umland und mit dem benachbarten Frankreich. Damit ist die regionale und grenzübergreifende Mobilität stark verbessert, was positive Auswirkungen für die Gesellschaft, die lokale Wirtschaft und die bilateralen Beziehungen zu Frankreich hat. Als Vorreiter beim Thema Stadtbahn in Deutschland hat die Saarbahn außerdem mit Fahrzeugen und Erfahrungswerten zum Ausbau des ÖPNV in weiteren Städten, etwa Kassel und Karlsruhe, beigetragen.

Die Weiterentwicklung der Saarbahn dient daher sowohl der Mobilität der Bürger, der saarländischen Wirtschaft wie auch dem Grenzverkehr zwischen Deutschland und Frankreich. Allerdings ergeben sich im Zusammenspiel von Kommune, Land, Bund und Nachbarland sowie von Mobilität, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit neue Herausforderungen für die Saarbahn.

1. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über den aktuellen Projektstand des Ausbaus der Saarbahn, insbesondere im Hinblick auf Baufortschritt, Kosten, Kostensteigerungen und Verzögerungen im Vergleich zur ursprünglichen Planung?

Das Projekt Saarbahn umfasst folgende Maßnahmen in der Ausbaustufe 1: den Ausbau einer rund 44 km langen Stadtbahnverbindung in Nord-Süd-Richtung zwischen Lebach und Saargemünd bzw. bis zur französischen Staatsgrenze, eine rund 1,1 km lange Streckenergänzung nach Westen bis zum Bahnhof Burbach (die sogenannte Rotfeldkurve) und eine rund 2,5 km lange Streckenergänzung nach Osten bis zum Bahnhof Schafbrücke. Die rund 44 km lange Nord-Süd-Verbindung ist seit 2014 vollständig in Betrieb. Die beiden Streckenergänzungen im Westen und Osten von Saarbrücken sind noch nicht realisiert.

Der Ausbau der Nord-Süd-Verbindung erfolgte in insgesamt sieben Teilabschnitten. Der erste Teilabschnitt ging nach ca. zwei Jahren Bauzeit im Jahr 1997 in Betrieb, der letzte Teilabschnitt bis Lebach ging im Jahr 2014 in Betrieb. Grund der verhältnismäßig langen Umsetzungsphase waren auf-

wendige Genehmigungsverfahren/Planfeststellungsverfahren, die zum Teil vor dem Oberverwaltungsgericht des Saarlandes beklagt wurden.

2. Wie hoch sind die für die Saarbahn in den vergangenen zehn Jahren zur Verfügung stehenden Fördermittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG – (bitte nach Jahr und Fördersumme aufschlüsseln)?

Folgende Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)-Mittel standen zur Verfügung:

Jahr	zur Verfügung gestellte GVFG-Mittel in Millionen Euro
2011	10,00
2012	10,00
2013	10,00
2014	10,00
2015	6,00
2016	6,00
2017	3,00
2018	3,00
2019	5,00
2020	1,53

3. Wie hoch sind die für die Saarbahn in den vergangenen zehn Jahren verwendeten GVFG-Fördermittel (bitte nach Jahr und Fördersumme aufschlüsseln)?
7. Welche weiteren Fördermittel von Seiten des Bundes hat die Saarbahn in den vergangenen zehn Jahren direkt oder indirekt erhalten (bitte nach Förderprogramm, Jahr und Summe aufschlüsseln)?

Die Fragen 3 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Folgende GVFG-Mittel wurden ausgezahlt:

Jahr	verausgabte GVFG-Mittel in Millionen Euro
2011	rd. 10,79
2012	rd. 12,04
2013	rd. 6,62
2014	rd. 3,26
2015	rd. 0,73
2016	rd. 0,40
2017	rd. 1,56
2018	0,00
2019	rd. 0,13
2020	1,53

4. Wofür wurden die GVFG-Fördermittel nach Kenntnis des Bundes verwendet (bitte aufschlüsseln)?
 - a) Welche diesbezüglichen Projekte sind abgeschlossen?
 - b) Welche diesbezüglichen Projekte dauern an?
 - c) Welche Projekte wurde noch nicht begonnen, und warum?

Die Fragen 4 bis 4c werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesfinanzhilfen wurden für das einzige Projekt der Saarbahn im Saarland verausgabt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Das Projekt ist noch nicht abgeschlossen. Die Streckenergänzungen im Westen (Rotfeldkurve bis Bahnhof Burbach) und im Osten (Haltepunkt Römerkastell bis Bahnhof Schafbrücke) der Landeshauptstadt Saarbrücken sind noch nicht umgesetzt. Hier erfolgen derzeit Planungen, wie diese beiden noch offenen Teile der Ausbaustufe 1 im Hinblick auf den neuen Verkehrsentwicklungsplan im Öffentlichen Personennahverkehr des Saarlandes angepasst werden können. Zudem ist die Modernisierung bzw. der Neubau der DB-Haltepunkte auf der oberen Saarstrecke noch nicht abgeschlossen. Diese Maßnahmen werden gemäß Festlegung des Landes jedoch nicht durch die Saarbahn Netz GmbH, sondern durch die DB Station&Service AG umgesetzt.

5. Wann wurden GVFG-Fördermittel jeweils für welche Projekte bzw. Themen abgerufen?

In den Jahren 1994 bis 2001, 2005 bis 2007 sowie 2009 bis 2019 wurden jährlich Bundesfinanzhilfen abgerufen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

6. Bestehen in Bezug auf GVFG-Fördermittel für die Saarbahn aktuell Fristen, bzw. bis wann entfallen Mittel aufgrund von Untätigkeit und/oder Nichtumsetzung?

Nein.

8. Welche Streckenteile der Saarbahn liegen zum Teil oder vollständig in der Verantwortung der Deutschen Bahn AG (bitte auflisten)?
9. In welchem Zustand befinden sich die Streckenabschnitte der Saarbahn, insbesondere solche im Verantwortungsbereich der Deutschen Bahn AG (bitte ggf. aufschlüsseln)?
10. In welchem Zustand befinden sich die Brücken der Saarbahn, insbesondere solche im Verantwortungsbereich der Deutschen Bahn AG (bitte ggf. aufschlüsseln)?

Die Fragen 8 bis 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Folgende Streckenabschnitte liegen im Eigentum und in der Verantwortung der Deutschen Bahn AG (DB AG):

- Streckenabschnitt zwischen Bahnhof Brebach und Bahnhof Hanweiler/ Staatsgrenze zu Frankreich,
- Streckenabschnitt zwischen Bahnhof Lebach und Haltepunkt Lebach/ Jabach.

Nach Auskunft der DB AG liegen für die genannten Strecken keine Mängel vor.

Die Brücken auf diesen Streckenabschnitten in der Verantwortung der DB Netz AG befinden sich in einem guten Zustand mit der überwiegenden Zuordnung in die Zustandskategorie zwei.

11. Plant die Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung Bau- oder Reparaturmaßnahmen, welche Auswirkungen auf den laufenden Betrieb oder das zukünftige Netz der Saarbahn haben könnten?

Nach Auskunft der DB AG werden im Rahmen der Maßnahmen zur Erhaltung der Verfügbarkeit folgende Ersatzinvestitionen durchgeführt:

Bezeichnung	Projekthalt	Inbetriebnahme
Gleiserneuerung Breb.-Kleinblittersd.-Auersmacher	Gleise	30.12.2022
Gleiserneuerung Auersmacher-Kleinblitterd.-Brebach	Gleise	30.12.2022
3251 11,375 Erneuerung Bahnübergang Kleinblittersdorf	BÜ (Ern./Umbau)	26.09.2028
3251 6,085 Erneuerung Bahnübergang Güdingen I	BÜ (Ern./Umbau)	13.03.2028
Weichenerneuerung Brebach W 1	Weichen	12.04.2021
Weichenerneuerung Kleinblittersdorf W 3	Weichen	26.04.2021
Weichenerneuerung Hanweiler W 7	Weichen	26.04.2021
Weichenerneuerung Brebach W.2	Weichen	15.04.2021
Weichenerneuerung Brebach W.9	Weichen	12.04.2021
3251 10,250 Erneuerung Eisenbahnüberführung Kleinblittersdorf	EÜ (1:1) mit Planfeststellung	30.07.2033
Schienenwechsel Brebach, Gleis 1 u. 2, Kleinblittersdorf, Gleis 2, Auersmacher, Gleis 1 und Hanweiler, Gleis 2	Schienen	vsl. 2024

Darüber hinaus finden nach Auskunft der DB AG mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes Abstimmungen zu weiteren Ausbaumaßnahmen statt. Zusätzlich wird im Rahmen des Programms Digitale Schiene Deutschland die Stellwerkstechnik der betroffenen Streckenabschnitte digitalisiert.

12. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Erhöhung der Trassengebühren für das Schienennetz in Frankreich im Hinblick auf die Auswirkungen auf die grenzübergreifenden Verbindungen der Saarbahn?
13. Plant die Bundesregierung Schritte, um Herausforderungen für den grenzübergreifenden Betrieb der Saarbahn, ggf. gemeinsam mit Kommune, Land und/oder Frankreich, anzugehen, und wenn ja, in welcher Form?
14. Ist der Bundesregierung bekannt, ob, und wenn ja, in welcher Form, die Saarbahn von französischer Seite unterstützt wird?

Die Fragen 12 bis 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 145 des Abgeordneten Oliver Luksic auf Bundestagsdrucksache 19/26065 verwiesen.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung hierzu keine weiteren Informationen vor.

