

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Thomas Lutze, Bernd Riexinger, Dr. Gesine Löttsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 20/2609 –**

Schienerfernverkehr zwischen Saarbrücken und Mannheim

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Kursbuchstrecke Mannheim–Saarbrücken (KBS 670) mit einer Streckenlänge von rund 130 Kilometern verbindet das Saarland und die südliche Pfalz mit dem wichtigen Bahndrehkreuz Mannheim. Aktuell unterscheidet sich die Reisezeit bei der Nutzung eines Intercity-Expresses (ICE) kaum von der Nutzung eines Regional-Expresses (RE): Gegenüber dem RE gewinnt der ICE trotz deutlich weniger Haltestellen nur 18 Minuten an Zeit. Dies ist vor allem durch die kurvenreiche Streckenführung zwischen Neustadt an der Weinstraße und Landstuhl bedingt, die lediglich Höchstgeschwindigkeiten von 80 bis 100 km/h erlaubt. Um die Reisezeit deutlich zu senken und damit den Schienenverkehr auf dieser Strecke als echte Alternative zum Straßenverkehr zu gestalten, sind nach Ansicht der Fragesteller weitere und weitergehende Maßnahmen zur Ertüchtigung erforderlich.

1. Wie haben sich die Fahrzeiten im Fernverkehr auf der Strecke Mannheim–Saarbrücken seit 1994 entwickelt (bitte jährlich aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) stellen sich die Reisezeiten nach Fahrplan auf der Strecke Mannheim – Saarbrücken wie folgt dar:

Jahr	IR/IC/EC (in Minuten)	ICE (in Minuten)
1994	80	
1995	79	
1996	79	
1997	80	
1998	80	
1999	81	
2000	81	76
2001	80	77
2002	80	77
2003	81	75
2004	83	77

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 5. August 2022 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Jahr	IR/IC/EC (in Minuten)	ICE (in Minuten)
2005	83	79
2006	86	82
2007	86	76
2008	88	76
2009	81	77
2010	89	76
2011	96	77
2012	88	77
2013	88	78
2014	88	78
2015	88	78
2016	88	78
2017	88	78
2018	88	78
2019	88	78
2020	88	78
2021	88	77
2022	88	78

Quelle: DB AG

2. Welche baulichen Maßnahmen wurden seit 1994 zur Ertüchtigung und Beschleunigung der Fernverkehrsstrecke Mannheim–Saarbrücken durchgeführt, und welche finden aktuell noch statt?
 - a) Welche Kosten haben die abgeschlossenen Maßnahmen verursacht?
 - b) Welche Reisezeitverkürzungen im Fernverkehr waren die Folge dieser Maßnahmen?
 - c) Welche Kosten haben die noch laufenden Maßnahmen bisher verursacht?
 - d) Mit welchen Reisezeitverkürzungen ist nach Abschluss der laufenden Maßnahmen zu rechnen?
 - e) Wann sollen die laufenden Maßnahmen abgeschlossen sein?

4. Welche Maßnahmen sind zur weiteren Ertüchtigung oder Beschleunigung der Fernverkehrsstrecke Mannheim–Saarbrücken geplant?
 - a) Wie ist der Planungsstand dieser Maßnahmen?
 - b) Welche Kosten werden voraussichtlich für die Maßnahmen anfallen?
 - c) Mit welchem volkswirtschaftlichen Nutzen werden diese Maßnahmen bewertet?
 - d) Mit welcher Reisezeitverkürzung ist bei Umsetzung der Maßnahmen zu rechnen?
 - e) Wann sollen sie jeweils abgeschlossen sein?

Wenn ja, ist beabsichtigt, durch zusätzliches Personal Abhilfe zu schaffen?

7. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Strecke zwischen Frankfurt am Main und Paris über Saarbrücken zu ertüchtigen, um diese Strecke als Alternative für die von der französischen Bahngesellschaft SNCF aktuell präferierte Streckenführung über Strasbourg im grenzübergreifenden Fernverkehr zu ertüchtigen?

Die Fragen 2 bis 2e, 4 bis 4e und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bahnstrecke Mannheim – Saarbrücken wurde im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens Ausbaustrecke (ABS) Ludwigshafen – Saarbrücken („POS Nord“) für eine Höchstgeschwindigkeit von abschnittsweise bis zu 200 km/h ausgebaut. Die Baumaßnahmen erfolgten in mehreren Baustufen und sind seit Ende 2019 abgeschlossen. Offen ist die Ausrüstung der Strecke mit dem europäischen Train Control System (ETCS) als Teil der Baustufe 2 der ABS.

In der Baustufe 1 erfolgten die Ertüchtigung der Gesamtstrecke für Neigetechnik und der Streckenausbau der Abschnitte St. Ingbert – Kirkel (Linienverbesserungen) sowie Neustadt – Ludwigshafen (3-gleisiger Ausbau). Die Baustufe 2 beinhaltet den Streckenausbau Kirkel – Kaiserslautern. Es wurden der Oberbau, die Oberleitung sowie die Leit- und Sicherungstechnik der bestehenden zweigleisigen Strecke erneuert. Ebenso wurde eine vollständige Ertüchtigung des Untergrundes für die Geschwindigkeitserhöhung durchgeführt.

Letzte ausstehende Maßnahme im Rahmen der ABS Ludwigshafen – Saarbrücken ist die ETCS-Streckenausrüstung zwischen der deutsch-französischen Grenze und Ludwigshafen einschließlich des erforderlichen Neubaus der ESTW Landstuhl, Kaiserslautern und Hochspeyer. Diese Maßnahmen befinden sich in der Entwurfs- bzw. Ausführungsplanung und sollen nach derzeitiger Planung der Vorhabenträgerin DB Netz AG bis Ende 2025 abgeschlossen sein.

Nach Abschluss aller Maßnahmen wird eine Fahrzeitverkürzung um ca. 17 Minuten zwischen Mannheim und Saarbrücken erreicht.

Die Gesamtkosten belaufen sich aktuell auf 1 005 Mio. Euro (inkl. „POS Süd“ ABS Kehl-Appenweier), für die bisher durchgeführten Maßnahmen wurden ca. 770 Mio. Euro verausgabt.

Über den Inhalt der ABS Ludwigshafen – Saarbrücken hinausgehende Maßnahmen zur Ertüchtigung oder Beschleunigung der Strecke Mannheim – Saarbrücken sind nicht geplant.

3. Mit welchem volkswirtschaftlichen Nutzen wurde die Fernverkehrsstrecke Mannheim–Saarbrücken im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 bewertet (bitte nach Fernverkehr, Nahverkehr und Güterverkehr aufschlüsseln)?

Eine erneute Bewertung der ABS Ludwigshafen – Saarbrücken (POS Nord) wurde im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 nicht vorgenommen, da es sich um ein bereits laufendes Vorhaben handelte.

5. Gab es bereits Untersuchungen für eine Neubaustrecke zwischen Mannheim und Saarbrücken, und wird diese Variante bei der Bedarfsplanüberprüfung (erneut) untersucht, und wenn nein, warum nicht, und wenn ja,
 - a) welche Kosten hätte ein solcher Neubau,
 - b) welcher volkswirtschaftliche Nutzen wäre mit einem solchen Neubau verbunden,
 - c) mit welcher Reisezeitverkürzung wäre bei einem Neubau des genannten Streckenabschnitts zu rechnen?

Nein. Im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 wurde der weitere Ausbau der ABS Ludwigshafen – Saarbrücken – Grenze D/F mit einer Streckengeschwindigkeit von bis zu 230 km/h untersucht (Projekt nr. 2-037-V01, verfügbar in PRINS: <https://bvwp-projekte.de/index.html>), konnte aber aufgrund der hohen Investitionskosten i. H. v. 942,9 Mio. Euro (Preisstand 2012) bei einer er-

mittelten Fahrzeitverkürzung von acht Minuten keine ausreichende Wirtschaftlichkeit (NKV 0,3) erreichen.

6. Welche Vorgaben macht die französische Bahngesellschaft SNCF (Société nationale des chemins de fer français) für das Angebot des gemeinsamen grenzübergreifenden Fernverkehrs auf deutscher Bahninfrastruktur (Reisezeit, Höchstgeschwindigkeit etc.)?

Nach Auskunft der DB AG suchen die französische Bahngesellschaft SNCF und die DB Fernverkehr AG gemeinsam nach dem bestmöglichen Angebot im grenzüberschreitenden Fernverkehr. Dies schließt alle Parameter wie zum Beispiel Reisezeit und Höchstgeschwindigkeit mit ein. Für die Strecke Paris-Frankfurt über Saarbrücken sind derzeit vier Zugpaare pro Tag vertraglich vereinbart.

8. Gab es Gespräche zwischen der saarländischen Landesregierung und der Bundesregierung bezüglich einer Verbesserung des Schienenfernverkehrs zwischen Mannheim und Saarbrücken, und wenn ja, wann fanden diese jeweils mit welchen Beteiligten statt, und zu welchem Ergebnis kamen diese Gespräche?

Der Parlamentarische Staatssekretär Oliver Luksic sprach am 14. Februar 2022 mit Tobias Hans, zu dem Zeitpunkt Ministerpräsident des Saarlandes zum Thema „Machbarkeitsstudie Eisenbahnverbindung Brüssel – Luxemburg – Saarbrücken – Straßburg und Saarbrücken – Frankfurt Flughafen“. Zu den Ergebnissen wird auf die Antworten zu den Fragen 2 bis 2e, 4 bis 4e und 7 verwiesen.

9. Gab es Gespräche zwischen der rheinland-pfälzischen Landesregierung und der Bundesregierung bezüglich einer Verbesserung des Schienenfernverkehrs zwischen Mannheim und Saarbrücken, und wenn ja, wann fanden diese jeweils mit welchen Beteiligten statt, und zu welchem Ergebnis kamen diese Gespräche?

Nein.