

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/10314 –

Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken im Saarland

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP haben sich die drei Parteien für einen Anteil des Schienengüterverkehrs von 25 Prozent bis 2030 und eine Verdopplung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr ausgesprochen (vgl. Koalitionsvertrag, S. 39; www.bundesregierung.de/breg-de/service/gesetzesvorhaben/koalitionsvertrag-2021-1990800). Zwei Jahre später hält die Bundesregierung weiterhin „an dem im Koalitionsvertrag 2021 bis 2025 festgelegten Ziel fest, die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr bis 2030 zu verdoppeln“ (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU auf Bundestagsdrucksache 20/6944 – „Aktueller Stand zur Umsetzung des Masterplans Schienenverkehr“). Das ist nach Ansicht der Fragesteller nur möglich, wenn mit einer stabilen und gut ausgebauten Schieneninfrastruktur die richtige Grundlage vorhanden ist. Diese betrifft die Reaktivierung, den Ausbau und Neubau von Schienenstrecken. Neben dem Neu- und Ausbau von Schienenstrecken ist die Reaktivierung alter Schienenstrecken eine Möglichkeit, die Schieneninfrastruktur in Deutschland auszubauen und zu stärken (vgl. www.vdv.de/reaktivierung-bahnstrecken.aspx). Dementsprechend hat die Bundesregierung in ihrem Koalitionsvertrag vereinbart: „Wir werden ein Programm ‚Schnelle Kapazitätserweiterung‘ auflegen, Barrierefreiheit und Lärmschutz verbessern, Bahnhofsprogramme bündeln und stärken, das Streckennetz erweitern, Strecken reaktivieren und Stilllegungen vermeiden und eine Beschleunigungskommission Schiene einsetzen“ (vgl. Koalitionsvertrag, S. 30; www.bundesregierung.de/breg-de/service/gesetzesvorhaben/koalitionsvertrag-2021-1990800).

Vor diesem Hintergrund beabsichtigen die Fragesteller, den aktuellen Sachstand sowie den Stand der Umsetzung der im Koalitionsvertrag vereinbarten Ziele hinsichtlich Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken in den einzelnen Ländern zu erfragen.

1. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke werden nach Kenntnis der Bundesregierung im Saarland heute befahren?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) betrug die Streckenlänge im Jahr 2022 im Saarland 317 km. Diese Angabe bezieht sich auf das Infrastrukturstreckenkataster (ISK).

2. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke werden nach Kenntnis der Bundesregierung im Saarland jeweils vom Nah-, Regional-, Fern- und Schienengüterverkehr befahren?

Nach Auskunft der DB AG war im Jahr 2022 das Streckennetz im Saarland je nach Verkehrsart wie nachstehend dargestellt nutzbar. Diese Angaben beziehen sich nur auf das Netz der DB AG und wurden intern für das Jahr 2022 ermittelt.

Streckenlänge	km
Güterverkehr	304
Schienenpersonennahverkehr	281
Schienenpersonenfernverkehr	224

Quelle: DB AG

3. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke sind nach Kenntnis der Bundesregierung im Saarland seit 1994 stillgelegt worden (bitte nach Jahren aufgeschlüsselt auflisten)?
5. Welche Bahnstrecken wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Saarland seit 1990 stillgelegt, wann fanden die jeweiligen Stilllegungen statt, und welche der Strecken sind entwidmet worden (bitte einzeln mit Jahreszahlen und Status [stillgelegt bzw. entwidmet] aufführen und jeweils die stillgelegten Streckenkilometer angeben)?

Die Fragen 3 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes (§ 5 Absatz 1a und 2 AEG i. V. m. § 3 BEVVG) liegen entsprechende Informationen nur für den Bereich der Eisenbahnen des Bundes vor und dies auch nur für den Zeitraum ab dem 1. Januar 1994. Für nicht bundeseigene Eisenbahnen hingegen liegt die Zuständigkeit für Genehmigungen gemäß § 5 Absatz 1a AEG beim jeweiligen Land.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/24290 verwiesen. Angaben zu Stilllegungen ab 1994 können der Homepage des EBA unter folgender Adresse entnommen werden: https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Stilllegung/ListenStatistiken/listenstatistiken_node.html.

4. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke sind nach Kenntnis der Bundesregierung im Saarland seit 1994 neu an das Schienennetz angeschlossen worden (bitte nach Jahren und differenziert nach Hochgeschwindigkeit und nach „normalen“ Bahnstrecken auflisten)?

Nach Auskunft der DB AG wurden folgende DB-Strecken (Ausbauten in Bahnhöfen, Überholgleisen usw. sind hier nicht aufgeführt) neu angeschlossen:

1994: Wemmetsweiler Kurve (ca. 0,4 km, im Jahr 2004, im Regionalverkehr).

6. Auf welchen der genannten stillgelegten Strecken im Saarland sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Gleisanlagen noch vorhanden?
7. Auf welchen der genannten stillgelegten Strecken im Saarland sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Gleisbette noch vorhanden?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG führt diese keine systematischen Aufstellungen im Sinne der Fragestellung.

8. Auf welchen Strecken im Saarland sind nach Kenntnis der Bundesregierung Bemühungen des Landes, von Landkreisen oder Kommunen vorhanden, den Zugverkehr auf stillgelegten Strecken wieder aufzunehmen (bitte einzeln aufschlüsseln und angeben, von wem die Bemühungen ausgehen)?

Nach Kenntnis der Bundesregierung sind auf folgenden stillgelegten bundeseigenen Strecken oder Strecken mit Bundesanteilen im Saarland Bemühungen des Landes, von Landkreisen oder Kommunen vorhanden, den Zugverkehr wieder aufzunehmen. Dabei werden nur konkrete Reaktivierungsvorhaben berücksichtigt, welche durch Landesuntersuchung wie Machbarkeitsstudien belegt oder bereits in Planung bzw. Realisierung sind. Bloße Ideen zur Wiederaufnahme von Zugverkehren wurden nicht berücksichtigt.

Nummer	Strecke	Bemühungen von
3274	Schmelz–Wadern	Land
3274	Lebach–Jabach–Körprich, (Abzw. Primstalbahn)	Land
3274/3211	Lebach/Jabach–Körprich	Land
3218	Merzig–Losheim	Land
3274/3211	Dillingen–Schmelz	Land
3232/3236	Saarbrücken–Großrosseln	Land
3290/3232	Fürstenhausen–Überherrn	Land
3236	Fürstenhausen–Großrosseln, (Rosseltalbahn)	Land
3285	Blieskastel–Homburg–Schwarzenacker	Land
3212	Niedaltdorf – Staatsgrenze D/F (–Bouzonville), (Niedtalbahn)	Land
3283/3450	Homburg (Saar)–Einöd (–Zweibrücken)	Land

Quelle: BMDV (Anmeldungen zum GVFG) und Auskunft der DB AG

9. Welche Wiederinbetriebnahmen von Strecken im Saarland befürwortet die Bundesregierung (bitte einzeln auflisten und begründen)?

Bei der Reaktivierung stillgelegter Strecken handelt es sich im Wesentlichen um Strecken, auf denen ausschließlich oder überwiegend Schienenpersonennahverkehr (SPNV) betrieben werden soll. Zuständig für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind die Länder und Kommunen bzw. die von ihnen benannten Aufgabenträger. Dies umfasst Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV und auch die Ausgestaltung des SPNV. Daher liegt auch die Prüfung und Entscheidung über Verkehrsangebote, die die Wiederinbetriebnahme von Schienenstrecken rechtfertigen würden, in der Zuständigkeit der für den ÖPNV zuständigen Länder bzw. Aufgabenträger.

Die Bundesregierung befürwortet grundsätzlich die Wiederinbetriebnahme von Eisenbahnstrecken für den Personennahverkehr und bietet dabei sehr gute Möglichkeiten zur finanziellen Unterstützung der Länder und Kommunen, u. a. mit Mitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Ansonsten wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

10. Welche Wiederinbetriebnahmen von Bahnstrecken sind im Saarland im aktuellen Bundesverkehrswegeplan und in den nachfolgenden Anpassungen enthalten, und welche davon sind den jeweiligen Bedarfskategorien zugeordnet?

Im gegenwärtigen Bedarfsplan für Bundesschienenwege sind keine Wiederinbetriebnahmen von Bahnstrecken im Saarland enthalten.

11. In welcher Höhe plant die Bundesregierung Investitionen für die Umsetzung des Bedarfsplans Schiene auf Basis der mittelfristigen Finanzplanung im Saarland (bitte jahresgenau aufschlüsseln)?

Die nachfolgenden Angaben entsprechen den bislang zwischen dem Bund und der DB InfraGO AG eingegangenen vertraglichen Verpflichtungen (Vertragsabschlüsse) und sind vorbehaltlich der noch nicht abschließenden Festlegungen zum Bundeshaushalt 2024 und zur Finanzierung der DB InfraGO AG.

Bedarfsplan Schiene – geplante Investitionen im Saarland 2024–2027				
Jahr	2024	2025	2026	2027
Mio. Euro	34	33	22	19

12. Für welche Bahnstrecken im Saarland sind Mittel im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) beantragt worden, und wie ist der aktuelle Stand der Bearbeitung bzw. Bewilligung (bitte die Projekte mit Status getrennt nach Wiederinbetriebnahmen, Elektrifizierung, Projekten zur Erhöhung der Kapazität, Streckengrunderneuerungen tabellarisch auflisten)?

Derzeit sind keine Mittel für Bahnstrecken im Saarland im Rahmen des GVFG beantragt worden.

13. Welche konkreten Schritte hat die Bundesregierung bereits unternommen und welche Schritte unternimmt sie noch, um die Schienenprojekte im Saarland, die der Bedarfskategorie „Vordringlicher Bedarf“ zugeordnet sind, voranzubringen (bitte je Schienenprojekt in dieser Kategorie aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG befinden sich die im Saarland liegenden Schienenprojekte bzw. Streckenanteile des Vordringlichen Bedarfs in Realisierung:

- ABS Ludwigshafen – Saarbrücken (ETCS-Ausrüstung bereits in Realisierung),
- Maßnahme des 740 m-Netzes (Bf. Homburg (Saar) Hbf in Realisierung).

14. Welche Prüfschritte hat die Bundesregierung bereits bei Bahnstrecken im Saarland unternommen, die der Bedarfskategorie „Potenzieller Bedarf“ zugeordnet sind (bitte je Bahnstrecke im „Potenziellen Bedarf“ auflisten)?

Die Vorhaben des Potenziellen Bedarfs im BVWP 2030 wurden inzwischen nach der BVWP-Methodik volkswirtschaftlich bewertet. Im Ergebnis konnten folgende dem Saarland räumlich zugeordnete Vorhaben mit einer nachgewiesenen Wirtschaftlichkeit in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden:

- „Maßnahmen des Planfalls Deutschland-Takt“, unter https://bvwp-projekt.e.de/schiene_2018/M-001-V01/2022-09-01_Abschlussbericht_Deutschlandakt_3-00.pdf beschrieben. Diese sind den in der Antwort zur Frage 13 genannten Projektbündeln zugeordnet.

Aktuell befindet sich folgendes Vorhaben im Saarland im Potenziellen Bedarf des Bedarfsplans:

- ABS Ludwigshafen – Saarbrücken – Grenze D/F.

Bei Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens kann dieses Vorhaben in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen. Dies bildet die Voraussetzung für den Beginn einer Planung.

15. Welche Haushaltsmittel sind für die Reaktivierung, den Neubau und den Ausbau seit 1994 im Saarland geflossen (bitte für Reaktivierung, Neubau und Ausbau und jeweils nach Jahren einzeln angeben)?

Die Bundesfinanzhilfen (BFH) gemäß dem GVFG-Bundesprogramm für das Saarland seit 1994 stellen sich folgendermaßen dar.

BFH gemäß GVFG-Bundesprogramm im Saarland	
Jahr	BFH in Mio. Euro (Ist-Ausgaben)
1994	4
1995	8
1996	13
1997	8
1998	8
1999	9
2000	9
2001	10
2002	0
2003	0
2004	0
2005	9
2006	11
2007	5
2008	0
2009	2
2010	7
2011	11
2012	10
2013	7
2014	3
2015	1
2016	0
2017	2
2018	0
2019	0
2020	2
2021	0
2022	0
2023	0*
Gesamt	139*

* Stand 31. Dezember 2023

Eine Differenzierung der Fördertatbestände in Neu- und Ausbau bzw. Reaktivierung bestand vor dem Jahr 2020 im Rahmen des GVFG nicht.

Das Saarland hat nur für den Fördertatbestand Neu- und Ausbaumaßnahmen im kommunalen Bereich im Jahr 2020 BFH gemäß GVFG in Höhe von rd. 2 Mio. Euro abgerufen.

Folgende Haushaltsmittel sind nach Angaben der Vorhabenträgerin für den Neubau und den Ausbau im Rahmen des Bedarfsplans seit 2005 in das Saarland geflossen. Mittelangaben für Bedarfsplanvorhaben für den Zeitraum 1994 bis 2004 sowie für die Reaktivierung ab 1994 liegen nicht vor.

Jahr	Mio. Euro
2005	3,3
2006	11,4
2007	20,5
2008	17,5
2009	5,1
2010	10,6
2011	8,2
2012	19,8
2013	23,9
2014	19,9
2015	14,9
2016	15,7
2017	13,3
2018	12,2
2019	5,9
2020	0
2021	0
2022	1,6

16. Wie viel der zur Verfügung gestellten Mittel wurden im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes abgerufen (bitte für jedes Jahr ab 2020 angeben)?

Von den zur Verfügung stehenden GVFG-Mitteln erfolgte folgender Mittelabfluss.

Jahr	GVFG-Mittelabfluss in Mio. Euro (gerundet)
2020	313
2021	272
2022	902
2023	999*

* Stand 31. Dezember 2023

17. Welche Haushaltsmittel sieht die Bundesregierung im Rahmen der Haushaltsplanungen für die Jahre 2024 und 2025 sowie der mittelfristigen Finanzplanung für die Wiederinbetriebnahme stillgelegter Schienestrecken im Saarland vor?

Die Auswahl, Priorisierung und Planung der Vorhaben, die im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms anteilig finanziert werden, erfolgt durch die für den ÖPNV zuständigen Länder.

18. Wie viele und welche Gespräche hat es zwischen Vertretern des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr und der Landesregierung im Saarland hinsichtlich der Wiederinbetriebnahme stillgelegter Bahnstrecken gegeben (bitte einzeln unter Angabe der betreffenden Strecke, des Datums und ggf. unter Angabe der Mitglieder der Hausleitung auflisten)?

Im Rahmen ihrer Aufgabenwahrnehmung werden auf allen Ebenen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) Gespräche mit einer Vielzahl von Personen, Verbänden und Organisationen geführt. Eine lückenlose Auflistung von diesen Kontakten, den Umständen ihres Zustandekommens, allen Beteiligten und des Zweckes etwaiger Gespräche kann bei der Beantwortung der vorliegenden Frage nicht geleistet werden. Es kann insbesondere nicht ausgeschlossen werden, dass es am Rande von Veranstaltungen oder sonstigen Terminen zu einzelnen Kontakten gekommen sein könnte. Auch können durch Zeitablauf mögliche Kontakte gegebenenfalls nicht mehr nachvollzogen werden. Eine Verpflichtung zur Erfassung und Speicherung sämtlicher zustande gekommener Kontakte besteht nicht, und eine solche umfassende Dokumentation wurde auch nicht durchgeführt.

In der aktuellen Legislaturperiode fanden Abstimmungsgespräche auf Arbeitsebene zu den geplanten Reaktivierungen von Schienenstrecken für den SPNV im Saarland statt. Dabei wurden Sachstände dargestellt sowie erste Abstimmungen zur Erstellung der erforderlichen Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) getroffen. Am 20. Dezember fand ein Gespräch zwischen Petra Berg, Ministerin für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz des Saarlandes und Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, über die Schienenstrecken im Saarland statt.

19. Wie viel Prozent des Schienennetzes im Saarland sind elektrifiziert?

Nach Auskunft der DB AG sind 85 Prozent der Streckenkilometer im Saarland elektrifiziert.

20. Wie viel Prozent des Schienennetzes im Saarland sollen bis 2030 elektrifiziert sein?
- Wie soll die Elektrifizierung jeweils umgesetzt werden, und durch wen?
 - Welche Bahnstrecken im Saarland sind aktuell in Planung für die Elektrifizierung der jeweiligen Strecke, und wie weit sind die Planungen jeweils fortgeschritten (bitte einzeln auflisten)?

Die Fragen 20 bis 20b werden gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB InfraGO AG befinden sich die Reaktivierung und Elektrifizierung der Strecke Homburg – Zweibrücken (ca. 6 km Reaktivierung, insgesamt ca. 7 km Elektrifizierung im Saarland) und die Elektrifizierung Wemetsweiler Kurve – Illingen (ca. 3 km) in Planung. Damit wird die Elektrifizierungsquote bis 2030 voraussichtlich auf ca. 87 Prozent steigen.

21. Wie viele neue Gleisanschlüsse sind seit Beginn der 20. Legislaturperiode im Saarland in Betrieb genommen worden (bitte einzeln auflisten)?
22. Wie viele Gleisanschlüsse sind seit Beginn der 20. Legislaturperiode im Saarland weggefallen (bitte einzeln auflisten)?
29. Wie hat sich die Anzahl der Gleisanschlüsse in den Jahren 2022 und 2023 im Saarland entwickelt, und wie viele neue bzw. reaktivierte Gleisanschlüsse hat die Bundesregierung in diesem Zeitraum gefördert (bitte die Anzahl der geförderten Gleisanschlüsse für jedes Jahr einschließlich der verausgabten Haushaltsmittel angeben)?

Die Fragen 21, 22 und 29 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung erhebt keine Angaben zu Inbetriebnahmen und Stilllegungen/Wegfall von Gleisanschlüssen oder zur Entwicklung der Anzahl vorhandener Gleisanschlüsse. Nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 GG sind die Länder zuständig. Nach Mitteilung der DB AG wurden im Saarland seit Beginn der 20. Legislaturperiode keine neue Infrastrukturanschlussverträge bei der DB InfraGO AG in Betrieb genommen; im gleichen Zeitraum fielen keine Gleisanschlüsse weg. Im Februar 2024 waren demnach im Saarland 47 Gleisanschlüsse bei der DB InfraGO AG vorhanden.

Im Jahr 2022 hat die Bundesregierung im Saarland für ein Reaktivierungsvorhaben einen Förderbescheid erlassen. Dafür wurden im Jahr 2022 Haushaltsmittel in Höhe von rund 107 000 Euro und im Jahr 2023 in Höhe von fast 134 000 Euro aufgewendet.

23. Mit welchen Baupreissteigerungen rechnet die Bundesregierung im Bereich der Reaktivierung, des Ausbaus und Neubaus von Schienenstrecken (inklusive Brücken) in den Jahren 2024 und 2025 im Saarland?

Der Bundesregierung liegen keine Angaben zur voraussichtlichen Baupreissteigerung für einzelne Gewerke des Verkehrsträgers Schiene für die Jahre 2024 und 2025 vor.

Nach Auskunft der DB AG gelingt die Bewältigung des Baupensums. Die Einflüsse der u. a. aus dem Krieg in der Ukraine resultierenden Materialpreissteigerungen und -engpässe auf laufende Bauvorhaben konnte die DB AG bislang durch ein effektives Krisenmanagement und eine enge Abstimmung mit der Bauindustrie gering halten.

24. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte im Saarland liegen Planfeststellungsbeschlüsse vor, die wegen anhängiger Klagen derzeit nicht vollziehbar sind?

Derzeit sind keine entsprechenden Klagen anhängig.

25. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte (Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken [inklusive Brücken]) im Saarland erwartet die Bundesregierung einen Planfeststellungsbeschluss in den Jahren 2024 und 2025?

Es werden nach Auskunft des EBA in den Jahren 2024 und 2025 keine Planfeststellungsbeschlüsse erwartet.

26. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte (Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken [inklusive Brücken]) im Saarland laufen derzeit Planfeststellungsverfahren (bitte aktuellen Verfahrensstand tabellarisch angeben)?

Es laufen nach Auskunft des EBA derzeit keine Planfeststellungsverfahren.

27. Für welche Vorhaben (Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken [inklusive Brücken]) im Saarland beabsichtigt die Bundesregierung bzw. die Deutsche Bahn AG (DB AG), in den Jahren 2024 und 2025 den Planungsauftrag zu erteilen?

Die Entscheidung zur Planungsaufnahme weiterer Maßnahmen des Bedarfsplans erfolgt grundsätzlich unter Berücksichtigung der verkehrlichen Wirkung und in Abhängigkeit der Haushaltsmittelbereitstellung.

Die Bundesregierung erteilt keine Planungsaufträge, weil diese sich für den Bedarfsplan Schiene aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz ergeben. Im Geltungsbereich des GVFG liegt die Zuständigkeit bei den Ländern.

28. Welcher Finanzierungsbedarf ergibt sich für die Vorhaben (Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken [inklusive Brücken]) im Saarland bis zu ihrer Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme (bitte für jedes Projekt jahresgenau inklusive Gesamtsumme angeben), und wie plant die Bundesregierung bzw. die DB AG, diesen Finanzierungsbedarf zu decken (bitte die Finanzierungsquellen darstellen)?

Es wird auf den Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2021 auf Bundestagsdrucksache 20/7000 verwiesen. Die Deckung des Finanzbedarfs ist Aufgabe des Haushaltsgesetzgebers.

Welche Vorhaben anteilig mit Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms gefördert werden sollen, wird von den Ländern vorgeschlagen. Der Bund hat diesbezüglich kein Initiativrecht. Nach aktuellem Stand sind keine neuen Reaktivierungs-, Ausbau- und Neubauvorhaben von Schienenstrecken im Saarland endgültig in die Kategorie „A“ des GVFG-Bundesprogramms aufgenommen.

