

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Torsten Herbst, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Dr. Christian Jung, Dr. Marcel Klinge, Daniela Kluckert, Carina Konrad, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Dr. Martin Neumann, Hagen Reinhold, Bernd Reuther, Dr. Stefan Ruppert, Christian Sauter, Matthias Seestern-Pauly, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Regionalstrecken in und um das Saarland

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-verkehrsministerium-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_a_id-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-Haguenau, könnte das Saarland zudem zu einem wichtigen innereuropäischen Verkehrsknotenpunkt weiterentwickelt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Bei welchen saarländischen Eisenbahnstrecken sieht die Bundesregierung realistische Potenziale für eine Streckenreaktivierung, und wie begründet sie ihre Antwort?
2. Plant die Bundesregierung Streckenstilllegungen im Saarland, und wie begründet sie ihre Entscheidung?
3. Hat das Saarland nach Kenntnis der Bundesregierung Projekte im Programm „elektrische Güterbahn“ angemeldet, und wenn ja, welche?
4. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung Mittel aus dem Programm „elektrische Güterbahn“ ins Saarland geflossen, und wenn ja, welche?
5. Welche saarländischen Bahnstrecken wurden nach Kenntnis der Bundesregierung zur Elektrifizierung 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)?
7. Plant die Bundesregierung den Einsatz von Wasserstoffzügen im Saarland, und wenn ja, ab wann, und auf welchen Strecken?
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?
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. <https://saarland.vcd.org/startseite/detail/news/niedtalbahn-richtung-luxemburg-ausbauen-statt-stilllegen-brueckenbau-richtung-luxemburg-und-technischer-lueckenschluss-bei-der-niedtalbahn-sind-foerderfaehig/>)?
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_a-id-46007657/)?
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?
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)?
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 (https://saarland.vcd.org/fileadmin/user_upload/Saarland/Publikationen_und_Materialien/KV-Terminal_Ueberherrn_20150903_DE_Public_2.PDF)?
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)?
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?
21. Stellt die Bundesregierung Gelder zur Reaktivierung privater Gleisanschlüsse im Saarland zur Verfügung, und wie begründet sie ihre Entscheidung?
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?
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)?

Berlin, den 11. Dezember 2019

Christian Lindner und Fraktion

