

## **Antwort der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta,  
Daniela Kluckert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP**

### **Ausbau der Saarbahn**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Saarbahn ist seit 22 Jahren ein wichtiger Teil des öffentlichen Nahverkehrs im Saarland und verbindet Saarbrücken mit seinem Umland und mit dem benachbarten Frankreich. Damit wurde die Anbindung innerhalb der Region sowie die grenzübergreifende Mobilität stark verbessert, was positive Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft wie auch die bilateralen Beziehungen von und nach Frankreich hatte und hat. Als Vorreiter beim Thema Stadtbahn hat die Saarbahn außerdem mit Fahrzeugen und Erfahrungswerten zum Ausbau des ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) in Kassel und Karlsruhe beigetragen. Der weitere Ausbau der Saarbahn dient daher sowohl der Mobilität der Bürger, der saarländischen Wirtschaft wie auch dem Grenzverkehr zwischen Deutschland und Frankreich. Allerdings ist der weitere Ausbau des nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) geförderten Projekts der Ausbaustufe I der Saarbahn von Saargemünd (Frankreich) über Saarbrücken nach Lebach laut eines Berichts des Journalistenblogs [www.Saarlandinside.de](http://www.Saarlandinside.de) vom 13. März 2019 um 170 Mio. Euro teurer ausgefallen als die ursprüngliche Planung in Höhe von 267 Mio. Euro. Gleichzeitig ist die innerhalb der Ausbaustufe I eingeplante Linie 2 von Saarbrücken-Neuscheidt nach Saarbrücken-Burbach nicht mehr in den Planungen der kommunalen Saarbahn GmbH/Saarbahn Netz GmbH. Dies ist insofern problematisch, als dass nach Ansicht der Fragesteller bei Nichtfertigstellung der Linie 2 bis Ende 2019 potenziell Rückzahlungsansprüche des Bundes auf GVFG-Mittel in Höhe von 8,3 Mio. Euro (6,8 Mio. Euro für die Erhöhung der Bahnbrücke am Ostkreisel Saarbrücken und 1,5 Mio. Euro für den Bau eines Bahndammes „Saardamm“) bestehen.

1. Besteht bei dem bereits aktiven Vorhaben „Stadtbahn Saar“ nach Kenntnis der Bundesregierung die Möglichkeit, dieses um weitere Ausbaustufen zu ergänzen, so wie es beispielsweise beim Eisenbahnknoten Köln gehandhabt wurde?

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit ein Vorhaben um weitere Ausbaustufen zu ergänzen. Derzeit besteht das Vorhaben „Stadtbahn Saar“ aus 2 Baustufen.

2. Hat das Saarland gegenüber dem Bund bisher eine Erweiterung des GVFG-Vorhabens „Stadtbahn Saar“ vorgeschlagen?

Nein.

3. Kann das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Kostensteigerung von 170 Mio. Euro bei der Ausbaustufe I der Saarbahn nachvollziehen?
4. Wie hoch sind nach Informationen des Bundesverkehrsministeriums die tatsächlichen zuwendungsfähigen Kosten für die Ausbaustufe I der Saarbahn?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Kostensteigerung von 170 Mio. Euro bei der Ausbaustufe I ist dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nicht bekannt. Derzeit sind rund 280 Mio. Euro zuwendungsfähige Kosten endgültig in das GVFG-Bundesprogramm aufgenommen worden, die Gesamtkosten sind mit rund 300 Mio. Euro benannt.

5. Besteht nach Kenntnis der Bundesregierung durch den Bund gegenüber dem Bauträger Saarbahn aufgrund der Nichtausführung des Baus der S 2 ein Rückzahlungsanspruch von GVFG-Mitteln in Höhe von insgesamt 8,3 Mio. Euro, und wenn ja, kann die Frist bis zur Rückzahlung verlängert werden bzw. unter bestimmten Voraussetzungen auf die Rückzahlung verzichtet werden?

Die Bundesregierung hat keine Kenntnis darüber, dass die Linie 2 der Saarbahn nicht realisiert wird

6. Bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung Möglichkeiten, Fördergelder zur Anschaffung von Ersatzzügen für die Saarbahn abzurufen (bitte nach möglichen Förderprogrammen auflisten)?

Fahrzeuge werden nicht im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms gefördert. Zurzeit gibt es bundesseitig keine Programme zur Förderung von Schienenfahrzeugen im Saarland.

7. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung beim Neubau des DB-Überführungsbauwerkes am Ostspangenkreisel (Ausbaustufe I Saarbahn/Bauabschnitt I/A3.1) die Voraussetzungen erfüllt, unter denen Bundesmittel zur Fertigstellung gewährt wurden?

Ja.

8. Können nach Kenntnis der Bundesregierung die von Seiten der Saarbahn nicht in Anspruch genommenen GVFG-Mittel zugunsten anderer ÖPNV-Maßnahmen im Saarland eingesetzt werden?

Nein. Die Mittel sind zweckgebunden.

9. Welche GVFG-Förderanträge liegen dem Bundesverkehrsministerium aktuell aus dem Saarland vor?

Derzeit liegen keine Förderanträge aus dem Saarland vor.