

# E-6

**Titel** Stillgelegte Bahnstrecken reaktivieren

**AntragstellerInnen** Saarlouis

**Zur Weiterleitung an**

angenommen

mit Änderungen angenommen

abgelehnt

## Stillgelegte Bahnstrecken reaktivieren

1 Die Mobilität im Saarland ist sehr stark auf den Autoverkehr ausgerichtet. Die Saarländer haben laut Kraft-  
2 fahrtbundesamt die meisten angemeldeten PKW pro 1.000 Personen, nämlich 640, insgesamt 636.176 PKW  
3 bei 989.220 Personen. Wenn man sich auf den Straßen umschaute, stellt man häufig fest, dass die meisten  
4 Personen ihr Auto alleine nutzen, d.h. keine weiteren Insassen mitfahren.

5 Auch wenn es oft heißt, der ÖPNV im Saarland sei besser als sein Ruf; bei vielen Bürgerinnen und Bürgern ist  
6 das noch nicht angekommen, denn es gibt Vorbehalte gegen den ÖPNV und viele, die interessiert wären, den  
7 ÖPNV zu nutzen, fragen sich: Finde ich am Bahnhof einen Parkplatz? Wie komme ich zum nächstgelegenen  
8 Bahnhof ohne Auto? Wo stelle ich dort mein Fahrrad ab? Wie komme ich vom Zielbahnhof an meine Arbeits-  
9 oder Ausbildungsstelle? Wie viele Minuten brauche ich länger, wenn ich mit dem ÖPNV auf die Arbeit fahre?  
10 Wie zuverlässig ist der ÖPNV? Welche Vorteile habe ich überhaupt davon? Natürlich spielt bei vielen auch  
11 Bequemlichkeit eine Rolle. Vor der Haustür bei Wind und Wetter ins eigene Auto einzusteigen hat zweifellos  
12 Vorteile.

13 Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) hat im Mai 2019 einen Bericht mit dem Titel „Auf  
14 der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken“ veröffentlicht. Der VDV zählt 600 Mitgliedsunternehmen,  
15 unter anderem die KVS, Saarbahn und die Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH von SaarVV. Er berät  
16 seine Mitglieder und betreibt Lobbyarbeit in den Landeshauptstädten, Berlin und Brüssel.

17 In den Bericht des VDV haben fünf stillgelegte Bahnstrecken im Saarland, darunter zwei im Landkreis Saarlou-  
18 is, Eingang gefunden. Die Strecke Lebach-Jabach nach Wadern (Streckennummer 3274) ist 20 km lang und laut  
19 VDV relevant für den Personenverkehr. Diese könnte eine bestehende Strecke von Saarbrücken nach Lebach  
20 verlängern, so weitere Fahrgäste gewinnen und eine vom Schienenverkehr unterversorgte Region erschlie-  
21 ßen. Der VDV stuft die Priorität und den Zeitaufwand der Reaktivierung jeweils mit der mittleren Kategorie B  
22 bzw. II ein. Die Strecke Saarbrücken über Wadgassen, Überherrn bis an die Bundesgrenze bzw. nach Thionville  
23 (Streckennummer 3232 / 3290) ist 16 km lang und laut VDV relevant für den Personen- und den Güterverkehr.  
24 Für die Reaktivierung dieser Strecke sind die grundsätzlichen Voraussetzungen laut VDV optimal: Sie könnte  
25 bestehende Verkehrswege im Ballungsraum durch Verlagerung von Verkehr auf die Schiene entlasten (hier  
26 insbesondere den Verkehr auf der A620), der Realisierungsaufwand ist gering, die Dringlichkeit gegeben. Zu-  
27 sätzlich könnte eine grenzüberschreitende Verbindung bis nach Thionville hergestellt werden und damit eine  
28 Schienenverbindung nach Luxemburg.

29 Die Vorteile einer Reaktivierung von Bahnstrecken liegen auf der Hand: Der Verkehr auf der Straße wird ent-  
30 lastet, damit auch die Lärmbelastung und die Parksituation, insbesondere in den Städten, der Ausstoß von  
31 Schadstoffen wird reduziert, das Potenzial an Tourist\*innen wird besser genutzt, insbesondere von Fahrrad-  
32 fahrer\*innen. Auch die soziale Komponente ist bedeutend: Nicht jede\*r kann sich ein Auto leisten oder nutzen.  
33 Gleichzeitig müssen wir dafür sorgen, dass auch der ÖPNV kein Luxusgut ist. Wir brauchen attraktivere Ange-  
34 bote für Gelegenheitsfahrer, für Schüler\*innen, Student\*innen, Azubis und selbstverständlich für Menschen  
35 mit geringem Einkommen. Mit einem günstigen oder kostenlosen ÖPNV wird auch dessen Attraktivität und  
36 Auslastung steigen. Die Erzählung vom teuren ÖPNV im Saarland muss durch eine Reform entkräftet werden.  
37 Die saarländische Verkehrsministerin Anke Rehlinger hat Anfang des Jahres Ergebnisse eines von ihr in Auf-

38 trag gegebenen Gutachtens veröffentlicht. Eine Bus- und Bahnoffensive ist dringend notwendig und die dafür  
39 notwendigen finanziellen Mittel müssen schnellstmöglich bereitgestellt werden.

40 Daher fordern wir:

41 • Dass die Landesregierung die Potenziale einer Reaktivierung der stillgelegten Bahnstrecken im Saarland be-  
42 wertet und im nächsten Schritt die Reaktivierung der sinnvollen Strecken forciert, indem sie die planerischen  
43 Voraussetzungen schafft und sich beim Bund und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Deutschen  
44 Bahn AG dafür stark macht.

45 • Dass die Landesregierung Finanzierungsmöglichkeiten für die Reaktivierung (Elektrifizierung der Strecken  
46 und Bahnhöfe) identifiziert und nutzt.

47 • Dass die Bus- und Bahnoffensive des saarländischen Verkehrsministeriums als erster Schritt schnellstmög-  
48 lich umgesetzt wird und Personengruppen mit geringem oder gar keinem eigenen Einkommen attraktive  
49 Angebote gemacht werden.

50

51 **Begründung**

52 erfolgt mündlich