

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/25490 –**

### Entwicklung des Schienenpersonenverkehrs im Saarland

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Dienstleistungen des Schienenpersonenverkehrs (SPV) werden im Saarland tagtäglich von vielen Menschen in Anspruch genommen. Ein reibungsloser Betrieb des SPV besitzt somit weitreichende Auswirkungen auf verschiedenste wirtschaftliche und gesellschaftliche Bereiche im gesamten Bundesland und darüber hinaus. Hierzu sind neben einer leistungsstarken und verlässlichen Bahninfrastruktur auch effiziente Planung und Durchführung notwendig. Ein starker SPV bildet so eine wichtige Voraussetzung für die Wirtschaft, deren Wettbewerbsfähigkeit und die sich daraus ergebenden Konsequenzen für Wohlstand und Arbeitsplätze.

Die Fraktionen der CDU/CSU und der SPD haben in ihrem Koalitionsvertrag für die 19. Legislaturperiode „Ein neuer Aufbruch für Europa. Eine neue Dynamik für Deutschland. Ein neuer Zusammenhalt für unser Land“ vereinbart, dass der Schienenverkehr besonders gefördert werden soll. Damit steht die Bundesregierung nach Ansicht der Fragesteller unter der Maßgabe, diese Vereinbarung umzusetzen und die Schiene zu stärken.

1. Welche sind die zehn größten Bahnhöfe im Saarland, gemessen an der Zahl der durchschnittlichen täglichen Ein- und Ausstiege sowie Personenzüge, und wie haben sich die Ein- und Ausstiegszahlen in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind folgende Bahnhöfe zu benennen:

Bahnhof (Absteigend nach Reisendenanzahl)	Prozentuale Entwicklung der Reisendenzahlen der letzten 10 Jahre (2010 bis 2019)	Prozentuale Entwicklung der Stationshalte der letzten 10 Jahren (2010 bis 2019)
Saarbrücken Hbf	+7,6	-0,6
Homburg (Saar) Hbf	-3,7	-3,8
Neunkirchen (Saar) Hbf	-4,3	-0,5
Saarlouis Hbf	+20,0	-0,3

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 22. Januar 2021 übermittelt.*

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

Bahnhof (Absteigend nach Reisendenanzahl)	Prozentuale Entwicklung der Reisendenzahlen der letzten 10 Jahre (2010 bis 2019)	Prozentuale Entwicklung der Stationshalte der letzten 10 Jahren (2010 bis 2019)
St. Wendel	-5,7	-2,1
Völklingen	+23,4	+0,8
Dillingen (Saar)	+7,3	+33,3
St. Ingbert	+8,1	+14,0
Merzig (Saar)	-4,5	+12,0
Kleinblittersdorf	-3,6	-0,3

2. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der durchschnittlichen Ein- und Ausstiege sowie der Personenzüge an den zehn größten Bahnhöfen im Saarland sowie im Saarland insgesamt in diesem Jahr entwickelt?

Nach Auskunft der DB AG liegen die Reisendenzahlen für das Jahr 2020 voraussichtlich im Februar 2021 vor, sobald alle Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Reisendenzahlen gemeldet haben.

3. Welche Prognose gibt es für die Entwicklung der durchschnittlichen Ein- und Ausstiege sowie der Personenzüge an den zehn größten Bahnhöfen im Saarland sowie im Saarland insgesamt für die kommenden fünf Jahre?

Nach Auskunft der DB AG gibt es keine Prognose für den kommenden Fünfjahreszeitraum. Es wird mit einem Reisendenwachstum im Rahmen der Strategie „Starke Schiene“ gerechnet.

4. Was waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Durchfahrtszahlen für die Schienenfernverkehrsstrecken im Saarland für die vergangenen zehn Jahre sowie im bisherigen Jahresverlauf 2020?

Nach Auskunft der DB AG verkehrt der Fernverkehr im Saarland nur auf den Strecken im Netzbezirk Kirn und im Netzbezirk Saarbrücken.

Schienenpersonenfernverkehr in den Netzbezirken Kirn und Saarbrücken	
Jahr	Anzahl Züge
2011	5.093
2012	8.042
2013	6.563
2014	5.402
2015	5.112
2016	4.020
2017	4.318
2018	4.452
2019	4.551
2020	3.147

5. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der Fernverkehrsverbindungen aus dem und durch das Saarland in den vergangenen 20 Jahren entwickelt?
7. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der Fernverkehrsverbindungen von und nach Saarbrücken in den vergangenen 20 Jahren entwickelt?
9. Welche Maßnahmen wurden in den vergangenen zehn Jahren unternommen, um Saarbrücken als Schienenfernverkehrsstandort zu stärken?

Die Fragen 5, 7 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG wurde der Schienenverkehrsstandort Saarbrücken in den vergangenen zehn Jahren insbesondere durch die Ausweitung des Nahverkehrsangebots im Fahrplanjahr 2015 mit dem hochwertig ausgestatteten und schnellen stündlichen RE-Angebot SÜWEX (Saarbrücken – Mannheim) gestärkt. Im Fernverkehr wurde im Fahrplanjahr 2019 eine ICE-Direktverbindung Saarbrücken – Berlin eingerichtet.

Derzeit umfasst das Angebot auf der Saar-Pfalz-Bahn (Saarbrücken – Mannheim) sowohl 7 Zugpaare des Fernverkehrs (4 TGV/ICE, 1 ICE, 1 EC, 1 IC) als auch 12 Zugpaare des schnellen Nahverkehrs („SÜWEX“), die sehr gute Anschlüsse vom und zum Fernverkehr bieten.

Vor 20 Jahren war der Schienenpersonenfernverkehr auf der Saar-Pfalz-Bahn gekennzeichnet von 19 Zugpaaren (13 IR, 3 EC, 2 D-Züge, 1 IC). Aufgrund der massiven Ausweitung und Finanzierung des schnellen Nahverkehrs durch die Aufgabenträger der Länder wurde das Fernverkehrsangebot auf der Saar-Pfalz-Bahn auch zur Vermeidung von Überkapazitäten angepasst.

Im Fahrplanjahr 2021 verkehren insgesamt drei Fernverkehrszugpaare auf den Relationen Saarbrücken – Stuttgart, Saarbrücken – Stuttgart/München/Graz und Saarbrücken – Frankfurt/Berlin. Zudem verkehren vier internationale Fernverkehrszugpaare täglich über die Strecke Paris – Saarbrücken – Frankfurt.

Durch die aufwendige Ertüchtigung der Strecke Saarbrücken – Mannheim bis Ende 2025 sowie den Neubau der Schnellfahrstrecke Mannheim – Frankfurt wird die Fahrzeit zwischen Saarbrücken und Frankfurt von heute 1:59 Stunden auf künftig 1:47 Stunden sinken.

6. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrgastzahl auf den Fernverkehrsverbindungen aus dem und durch das Saarland in den vergangenen 20 Jahren entwickelt?
8. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrgastzahl im Schienenfernverkehr von und nach Saarbrücken in den vergangenen 20 Jahren entwickelt?

Die Fragen 6 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG ist die Fahrgastnachfrage im Fernverkehr der DB AG im Saarland seit 2015 stabil. Im internationalen Fernverkehr von und nach Frankreich hat sie sich seit der Eröffnung der Schnellfahrstrecke sehr positiv entwickelt. Die Reisendenzahlen im Saarland haben sich insgesamt durch die stündliche schnelle Anbindung an den ICE-Knoten Mannheim positiv entwickelt.

Durch die Einführung des stündlichen RE-Angebots SÜWEX im Fahrplanjahr 2015 ging die Fahrgastnachfrage in den Fernverkehrszügen auf der Saar-Pfalz-Bahn zurück. Gleichzeitig war mit der Ausweitung des SÜWEX jedoch insgesamt eine Steigerung von Fernverkehrsreisenden mit Quelle bzw. Ziel Saarbrücken zu verzeichnen, wobei die Fernverkehrsreisenden heute verstärkt den ICE-Knoten Mannheim für den Ein- und Ausstieg in den Fernverkehr nutzen, für den Vor- und Nachlauf dagegen häufiger den RE.

10. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils die Pünktlichkeit im Schienennah- und Fernverkehr im Saarland in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
11. Wie viele Fälle von Verspätungen und Zugausfällen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen zehn Jahren im Saarland (bitte nach Typ, betroffener Strecke und Datum aufschlüsseln)?
  - a) Was sind die Ursachen für Verspätungen und Zugausfälle gewesen (bitte aufschlüsseln)?
  - b) Wurden Haltestellen in den vergangenen fünf Jahren unplanmäßig ausgelassen, und wenn ja, warum (bitte nach Zug, Haltestelle und Datum aufschlüsseln)?
  - c) Welche Maßnahmen wurden bisher unternommen um Verspätungen und Zugausfälle im Saarland zu reduzieren bzw. zu verhindern (bitte nach Maßnahmen aufschlüsseln und erläutern)?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG konnte die Pünktlichkeit im saarländischen Nahverkehr der DB Regio AG innerhalb der letzten zehn Jahre kontinuierlich gesteigert werden.

Jahr	Pünktlichkeit Nahverkehr in Prozent
2010	94,5
2011	95,8
2012	95,6
2013	95,8
2014	96,0
2015	95,6
2016	96,1
2017	95,4
2018	95,3
2019	96,5
per 11/2020	96,0

Nach Auskunft der DB AG ist die Pünktlichkeit im Fernverkehr der DB AG im Saarland über die letzten sechs Jahre überproportional zur Gesamtpünktlichkeit in Deutschland gestiegen.

Jahr	Pünktlichkeit Fernverkehr in Prozent
2015	79,7
2016	79,6
2017	79,3
2018	81,8
2019	86,5
2020	90,1

Für die Jahre vor 2015 liegen der DB Fernverkehr AG keine Daten vor, da Verspätungen mit geographischem Bezug nach Auskunft der DB AG erst seit 2015 in der aktuellen Form statistisch erfasst werden.

Nach Auskunft der DB AG liegen gesicherte Zahlen zu Zugausfällen und Auswertungen der DB Regio AG im Saarland erst seit 1. Juli 2018 vor. Die Ausfallquote betrug 1,17 Prozent vom 1. Juli 2018 bis 31. Dezember 2018, im Jahr 2019 0,82 Prozent und 1,07 Prozent vom 1. Januar 2020 bis 30. November 2020.

Als Hauptverspätungs- und Ausfallursachen sind u. a. Baustellen, Störungen der Leit- und Sicherungstechnik, externe Ursachen (z. B. Personunfälle, Grenzkontrollen oder Streiks) und technische Störungen an Fahrzeugen zu nennen.

Der Anteil an durch Zugausfälle nicht bediente Halten der hauptsächlich betroffenen Haltestellen ist nach Auskunft der DB AG wie folgt:

Jahr	Haltestelle	Anteil in Prozent
2018	Ausfallquote DB Regio AG im Saarland	1,17
	davon Saarbrücken Hbf	19,4
	davon Homburg (Saar)	11,5
	davon St. Wendel	16,0
2019	Ausfallquote DB Regio AG im Saarland	0,82
	davon Saarbrücken Hbf	21,1
	davon Homburg (Saar)	10,1
	davon St. Wendel	13,0
2020	Ausfallquote DB Regio AG im Saarland	1,07
	davon Saarbrücken Hbf	26,3
	davon Homburg (Saar)	10,9
	davon St. Wendel	2,2

Die Zahl der Zugausfälle im Fernverkehr im Saarland ist nach Auskunft der DB AG seit Mai 2018 stabil. Im Winter 2019/2020 und Frühjahr 2020 kam es aufgrund eines Streiks bei TGV in Frankreich sowie aufgrund der Coronapandemie zeitweise zu vermehrten Ausfällen. Der Großteil der Ausfälle ist auf externe Ursachen zurückzuführen.

Monat/Jahr	Anteil in Prozent Ausfälle an Gesamtanzahl Fernverkehrszüge mit Halt im Saarland	Anteil in Prozent Teilausfälle* an Gesamtanzahl Fernverkehrszüge mit Halt im Saarland
5/2018	1,2	0,2
6/2018	1,5	0,0
7/2018	1,9	0,2
8/2018	2,2	0,2
9/2018	0,3	0,8
10/2018	0,0	0,8
11/2018	3,5	0,8
12/2018	2,3	1,3
1/2019	4,8	0,2
2/2019	6,3	0,0
3/2019	0,5	0,3
4/2019	0,6	0,6
5/2019	0,2	0,2
6/2019	1,3	0,9
7/2019	3,9	0,7
8/2019	2,7	0,2
9/2019	2,8	1,8

Monat/Jahr	Anteil in Prozent Ausfälle an Gesamtanzahl Fernverkehrszüge mit Halt im Saarland	Anteil in Prozent Teilausfälle* an Gesamtanzahl Fernverkehrszüge mit Halt im Saarland
10/2019	0,0	1,0
11/2019	0,8	0,8
12/2019	49,4	1,2
1/2020	26,6	0,0
2/2020	5,3	1,1
3/2020	13,1	1,5
4/2020	4,1	0,0
5/2020	1,9	0,0
6/2020	0,5	0,0
7/2020	1,8	0,7
8/2020	1,8	0,0
9/2020	2,5	0,3
10/2020	0,0	0,3
11/2020	0,4	1,2
12/2020	1,4	1,4

\* Berücksichtigt sind diejenigen Teilausfälle, von denen mindestens ein Halt im Saarland betroffen war.

Für die Zeit vor Mai 2018 liegen der DB Fernverkehr AG keine vergleichbaren Daten vor.

Nach Auskunft der DB AG analysiert die zuständige Region Mitte der DB Regio AG den Ist-Zustand und entwickelt Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit.

Dazu zählen folgende Maßnahmen:

Verlagerung von in den Fahrplänen enthaltenen Pufferzeiten vor Knotenbahnhöfe oder auf anschließende Streckenabschnitte,

- Verlängerung von Wendezeiten, um Verspätungsübertragungen zu vermeiden,
- Verlängerung von Haltezeiten in nachfragestarken Stationen,
- Positionierung von Reservefahrzeugen an ausgewählten Bahnhöfen,
- Anpassung von Wartezeitregelungen auf andere Züge,
- Umstiege beschleunigen durch Herstellung bahnsteiggleicher Übergänge,
- Fahrpläne mit Fahrzeitreserven ausstatten,
- im Rahmen europaweiter Ausschreibungen Einsatz neuer Fahrzeuge in den elektrischen Netzen des Saarlandes.

Viele Verspätungen entstehen durch Engpässe im Netz besonders in den großen Knoten.

Nach Auskunft der DB AG wird darauf mit einer effektiveren Verkehrslenkung und besserer Koordination des immer weiter steigenden Verkehrsaufkommens in den hochbelasteten Knotenbahnhöfen und Streckenkorridoren reagiert.

Um den Zulauf und damit die Pünktlichkeit in Richtung Saarland beim grenzüberschreitenden Verkehr von und nach Frankreich zu verbessern, ist der Korridor Frankfurt – Mannheim im Betrieb besonders wichtig. Der Schienenverkehr im Saarland wird durch einen zweisprachigen Disponenten 24 Stunden am Tag, sieben Tage die Woche gesteuert, um Kundenauswirkungen bei Störungen zu minimieren, Reiseketten sicherzustellen (Veranlassen des Wartens von Anschlusszügen bei Verspätung) und eine zuverlässige Kundeninformation zu ge-

währleisten. Die für den grenzüberschreitenden Verkehr zuständige Leitstelle der DB Fernverkehr AG steht im engen Austausch mit der französischen SNCF.

Nach Auskunft der DB AG wurden zusammen mit den Partnern der Nachbarbahnen betriebliche Konzepte entwickelt, um die Pünktlichkeit sicherzustellen und Ausfälle zu vermeiden. Hierzu zählen insbesondere ein Winterkonzept sowie ein betriebliches Rückfallkonzept, das Verspätungsübertragungen bei hohen Verspätungen reduziert.

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*