

## A N T W O R T

zu der

Anfrage des Abgeordneten Michael Hilberer (PIRATEN)

betr.: KV-Terminal Überherrn/Falck-Hargarten

Vorbemerkung des Fragestellers:

„Überherrn wieder mit einem KV-Terminal auszustatten, hieße eine historische Mission zu erfüllen. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zählte Überherrn nämlich zu den wichtigsten Güterbahnhöfen in Deutschland. Überwiegend wurden Erze auf der Strecke Thionville-Bouzonville-Überherrn-Völklingen transportiert. Diese Bahninfrastruktur ist erhalten und wird derzeit von der Fa. Mosolf im Abschnitt Völklingen-Überherrn genutzt.

Geostrategisch läge Überherrn für die Einrichtung eines KV-Terminals, mit grenzüberschreitendem Charakter, ideal: im 50-km-Umkreis würde die Region Saar-Moselle (Luxemburg, Rheinland-Pfalz, Lothringen und Elsass) abgedeckt. Die Automobilindustrie würde ein KV-Terminal Überherrn europaweit nutzen können. Das Terminal könnte drei bis vier Zugpaare (Ganzzüge) pro Tag abwickeln.

Jedoch nicht nur für Güterverkehr, sondern auch für Personennahverkehr wäre die Reaktivierung dieser Bahninfrastruktur ein Gewinn. Nicht nur eine verbesserte Anbindung, sondern auch eine bessere Wirtschaftlichkeit der Bahnstrecke wird erreicht, wenn Güter- und Personenverkehr die Infrastruktur gemeinsam nutzen.

Das u.a. von der Landesregierung in Auftrag gegebene Gutachten – „KV-Terminal Überherrn – Intermodale Plattform und binationale Basis für Schienenpersonenverkehr“ der Fa. TransCare (Wiesbaden) – hat in einer am 03. 09. 2015 in Forbach vorgestellten Studie die oben kurz angerissenen Ergebnisse gebracht. Die Studie hat ca. 375.000 Euro (brutto) gekostet. Davon hat sich die Fa. Mosolf mit 70.000 Euro beteiligt.

Weiterer Partner war die ScoT Roselle. Die Landesregierung hatte die Studie als „Interreg-Programm“ angemeldet und daraus finanziert. Im Zeitraum seit 2013 hat die Landesregierung mehrere Bahngutachten zur Reaktivierung von saarländischen Bahnstrecken in Auftrag gegeben. Das Ausgabenvolumen für diese Gutachten beläuft sich inzwischen auf über 1 Million Euro.“

Mit welchem Anteil ist die Landesregierung an der Finanzierung des Gutachtens beteiligt gewesen?

Zu Frage 1:

Der Anteil der Landesregierung betrug 108.500,- Euro.

Mit welchen Argumenten wurde die Finanzierung aus dem „Interreg-Programm“ zur Beauftragung der Studie begründet?

Welchen Sinn und Zweck hatte die Beauftragung dieses Gutachtens zur Einrichtung eines KV-Terminals in Überherrn?

Zu den Fragen 2 und 3:

Beide Fragen werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Antrag auf Bewilligung von EFRE-Fördermitteln wurde dargestellt, dass es an der deutsch-französischen Grenze im Gebiet Überherrn-Creutzwald für die dort ansässigen Firmen, die größtenteils in der Produktion und im Automobilbereich tätig sind, keine schienengebundene Anbindung zum Transport über die Grenze gibt. Bisher sei dafür in beiden Richtungen der Umweg über Saarbücken notwendig. Durch die Reaktivierung der vorhandenen Gleisanschlüsse würde dieser Umstand behoben und eine ökologischere und ökonomischere Verkehrsweise ermöglicht.

Ein gut an Deutschland und Frankreich angeschlossener Terminal für den Kombinierten Ladungsverkehr (KV-Terminal) könnte die Attraktivität der Region stärken. Die Gewerbegebiete der Region würden durch den multimodalen KV-Terminal aufgewertet werden, was zur Schaffung neuer und zum Erhalt bestehender Arbeitsplätze beitragen würde. Außerdem wäre mit der Reaktivierung der Anschlussstrecken eine Wiederbelebung des grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehrs denkbar.

Welchen Stellenwert hat das Gutachten für die Landesregierung und welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus, insbesondere für die Entwicklung eines Schienenpersonen-Nahverkehrs?

Zu Frage 4:

Das Gutachten hat die technische Machbarkeit eines KV-Terminals und ein wirtschaftliches Potential in der Region für eine Verlagerung von Gütern auf die Schiene nachgewiesen. Eine Realisierung des Projektes würde die wirtschaftliche Bedeutung der SaarLorLux-Region stärken, da durch eine grenzüberschreitende Schienenanbindung Logistikströme nach Nord- und Südeuropa erleichtert würden.

Letztendlich würde die Reaktivierung der Gleisanschlüsse eine modale Verlagerung des Straßengüterverkehrs ermöglichen, was eine Entlastung des Individualverkehrs und somit CO<sub>2</sub>-Einsparungen mit sich bringen würde.

Die Entwicklung eines grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehrs kann nur in Abstimmung mit den zuständigen Stellen in Frankreich erfolgen. Die Studie hat belegt, dass die Instandsetzung der Strecke und der Aufbau einer für Personenbeförderung geeigneten SPNV-Infrastruktur grundsätzlich möglich ist, jedoch einen erheblichen Mitteleinsatz sowohl auf deutscher aber insbesondere auch auf französischer Seite erfordert.

Wie weit ist die Fa. Mosolf, aufgrund ihres Invest von 70.000 Euro, an der weiteren Entscheidung zur Errichtung eines KV-Terminals in Überherrn beteiligt?

Da seit dem Herbst 2015 keine weiteren Initiativen seitens der Landesregierung erfolgt sind: besteht die Absicht, dieses Projekt weiter zu verfolgen?

Zu Fragen 5 und 8:

Beide Fragen werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Errichtung eines KV-Terminals am Standort der Fa. Mosolf ist eine rein unternehmerische Entscheidung und muss sich am Markt entwickeln. Das Land ist weder Projektträger noch Investor. Nach Information der Landesregierung führt die Fa. Mosolf weiterhin Gespräche hinsichtlich eines Betreibers für ein öffentliches KV-Terminal.

Warum ist die Fa. Mosolf überhaupt in die Bezeichnung des Gutachtens zum KV-Terminal Überherrn einbezogen worden?

Zu Frage 6:

Die Fa. Mosolf hat 2014 in einer eigenen Vorstudie die Weiterentwicklung des Standortes Überherrn untersucht. Das positive Ergebnis dieser Vorstudie führte zu Gesprächen des Unternehmens mit Wirtschaftspartnern und der Politik im Saarland und in Frankreich. Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes und das Syndicat Mixte de Cohérence du Val de Roselle (SCoT Roselle) haben mit noch zur Verfügung stehenden Mitteln des auslaufenden Interreg IV A-Programms und einer im Rahmen des Programms möglichen Mitfinanzierung durch Dritte daraufhin eine Studie „Grenzüberschreitender KV-Terminal Überherrn-Falck“ zur Förderung angemeldet. Die Mitfinanzierung des Gutachtens durch Fa. Mosolf diente somit der Einsparung öffentlicher Mittel.

Sind bisher diesbezügliche Gespräche mit möglichen französischen Partnern (insbesondere ScoT Roselle) geführt worden? Mit welchen Ergebnissen?

Zu Frage 7:

Wie von dem Fragesteller in seiner Vorbemerkung richtig dargestellt und in der Antwort zu Frage 6 ausgeführt, ist SCoT Roselle der französische Projektpartner für die Studie. Aus diesem Grunde beinhaltet die Studie auch insbesondere die positiven und negativen Auswirkungen des untersuchten Projektes für das Val de Roselle. Bei der Ermittlung des Potentials für das KV-Terminal wurden deutsche und französische Unternehmen eingebunden. Die öffentliche Vorstellung und Diskussion der Studie mit Wirtschaft und Politik aus Lothringen und dem Saarland erfolgte durch SCoT Roselle am 3.9.2015 in Forbach.

Wie erklärt die Landesregierung die Verausgabung von über 1 Million für Bahngutachten, wenn kein Willen einer Umsetzung absehbar ist?

Zu Frage 9:

Alle Gutachten dienen der Abschätzung finanzieller oder technischer Auswirkungen auf konkrete Projekte oder waren Voraussetzung für die Weiterverfolgung einer Maßnahme, für die spezielles ingenieur- und verkehrswissenschaftliches Fachwissen erforderlich ist. So dienen die Ergebnisse der „Angebots- und Infrastrukturstudie zur Verbesserung des Angebots im Korridor Mannheim-Saarbrücken-Beaudrecourt“ der Aufnahme der vom Saarland und von Rheinland-Pfalz gemeldeten Maßnahmen im Bereich der POS in den Bundesverkehrswegeplan 2015. Die Vorplanung der Strecke Homburg-Zweibrücken war erforderlich zur besseren Abschätzung der möglichen Gesamtkosten zur Reaktivierung. Die Nutzen-Kosten-Analyse zur S-Bahn-Verlängerung Homburg-Zweibrücken war nachfolgend Voraussetzung für eine mögliche Aufnahme in das GVFG-Förderprogramm des Bundes. Eine weitere Studie betraf ein grenzüberschreitendes Mobilitätskonzept Luxemburg-Rheinland-Pfalz-Saarland.

Die Umsetzung der gewonnenen Ergebnisse aus den Gutachten ist jeweils im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten zu bewerten.