



Beschlussvorlage

Beratungsgegenstand:
Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Bahnstrecke Merzig - Losheim am See

Dezernat/Abteilung/Stabsstelle:	Datum:	Amtszeit 2024-2029 Vorlagen-Nr.:
Öffentlicher Personennahverkehr	07.05.2025	BV/604/2025

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	Status: (öffentlich/nicht-öffentlich)
Ausschuss für Umwelt, Klima, Mobilität, Energie und Agrar	06.05.2025	nicht öffentlich
Kreistag	12.05.2025	öffentlich

Sachverhalt und Rechtslage:

Im Rahmen der Weiterentwicklung des saarländischen Regionalbahnnetzes zu einem S-Bahnnetz (Projekt des VEP-ÖPNV) wurden mehrere Schienenstrecken im Saarland auf die Sinnhaftigkeit ihrer Reaktivierung untersucht. Dies geschah auf Grundlage von standardisierten Bewertungen, deren Ergebnisse auch Aussagen über die Förderfähigkeit einer Reaktivierung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) erlauben.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Bahnstrecke Merzig – Niederlosheim wurden im Rahmen einer öffentlichen Infoveranstaltung am 23. Januar 2025 in Losheim am See seitens des Ministeriums für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz vorgestellt. Mit einem ermittelten Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,87 (Halbstundentakt) bzw. 1,63 (Stundentakt) erscheint die Reaktivierung sinnvoll und damit förderwürdig.

Wie das Ministerium in seinem Schreiben vom 11. Dezember 2024 mitteilte, wird das jeweilige Engagement vor Ort am Ende mitentscheidend sein, ob und für welche Strecken die Planungen für eine Reaktivierung fortgesetzt werden. Beispielsweise seien folgende Maßnahmen auf kommunaler Ebene erforderlich:

- Umsetzung des in der Machbarkeitsstudie entwickelten Buskonzeptes zur optimalen Verknüpfung des Schienenverkehrs mit dem lokalen ÖPNV.
- Sicherstellung einer attraktiven, sicheren und beleuchteten Zuwegung zu den Stationen und Einbindung in das örtliche Wegenetz einschließlich Beschilderung und Wegeleitsystem.
- Schaffung ausreichender Park-and-Ride-Flächen.
- Schaffung ausreichender und gesicherter Abstellanlagen für Fahrräder und Zweiräder.

Das Ministerium hat die betroffenen Kommunen gebeten, sich in ihren Gremien mit den angesprochenen Fragestellungen zu befassen und bis zum 12. April 2025 mitzuteilen, ob und in welcher Weise seitens der Räte das betreffende Reaktivierungsprojekt aktiv unterstützt wird.

Da dieses Thema sowohl den Landkreis Merzig-Wadern als auch die Kreisstadt Merzig und die Gemeinde Losheim am See betrifft, wurden alle Fraktionsvorsitzenden im Kreistag des Landkreises Merzig-Wadern, im Stadtrat der Kreisstadt Merzig sowie im Gemeinderat der Gemeinde Losheim am See zu einer Informationsveranstaltung am 24. März 2025 eingeladen. Dabei sind inhaltliche Fragen bzgl. der Machbarkeitsstudie zusammengetragen worden, die nach mehrheitlicher Auffassung der Beteiligten vorlaufend zu den jeweiligen Gremienbeschlüssen beantwortet werden sollten, da u.a. unmittelbare, finanzielle Auswirkungen auf den Landkreis und die Kommunen zu erwarten sind. Weiterhin sind auch organisatorische Fragen, was den Zeitraum bis zu einer möglichen Reaktivierung und der Betreiberfrage angeht sowie zu einer Alternativenprüfung formuliert worden.

Der Ausschuss für Umwelt, Klima, Mobilität, Energie und Agrar (UKMEA) hat sich in seiner Sitzung am 31. März 2025 mit der Thematik befasst und der Kreistag in seiner Sitzung am 7. April 2025. Die Angelegenheit wurde vertagt.

Nach einer Fristverlängerung konnten die bestehenden Fragen im Rahmen einer Informationsveranstaltung am 28. April 2025 gemeinsam mit Vertretern des Ministeriums besprochen werden. Hierzu wurden alle Fraktionsvorsitzenden im Kreistag des Landkreises Merzig-Wadern, des Merziger Stadtrates sowie des Losheimer Gemeinderates eingeladen.

Hierbei wurde deutlich, dass viele Fragen erst in weiteren Planungsschritten geklärt werden können. Zur Initiierung der weiteren Planungsschritte durch den Ministerrat wird jedoch bereits eine Stellungnahme der kommunalen Ebene erwartet. Als Planungs- und Realisationszeitraum wurden 12 bis 15 Jahre angegeben. Zwischenzeitliche Alternativnutzungen, z.B. als Fahrradweg, sind von einer ausgeschlossen.

Aus den Fragestellungen und den Diskussionen bei den Informationsveranstaltungen zeigten sich u.a. bei den Kommunen folgende Diskussions-schwerpunkte:

Kreisstadt Merzig:

- Die städtebauliche Entwicklung der Industriebrache am V+B/Rotensteiner Weg würde für den Planungs- und Realisierungszeitraum gehemmt. Zudem würde eine städtebauliche Erschließung einen zweiten Bahnübergang erforderlich machen, der bei einer Reaktivierung der Bahnstrecke allerdings nicht realisiert werden darf. Die bisher angedachten Planungen wären damit nicht umsetzbar.
- Da die Reaktivierung im Halbstundentakt vier Fahrten pro Stunde ergibt, werden dringend Lärmschutzmaßnahmen gefordert. Diese sind, da die Strecke offiziell noch betrieben wird, nicht nach GVFG förderfähig und müssen anderweitig finanziert werden.
- Der Halbstundentakt mit vier stündlichen Vorbeifahrten würde auf den Straßenübergängen zu erheblichen Störungen des Straßenverkehrs führen.

Gemeinde Losheim am See:

- Die Gemeinde ist momentan als Eigentümer der Strecke Eisenbahninfrastrukturunternehmen und damit grundsätzlich für den Erhalt und eine zukünftige Reaktivierung (Streckenbetrieb, nicht Verkehrsbetrieb) zuständig. Hierzu gehören sowohl die Durchführung der Beantragung der GVFG-Förderung wie auch die bauliche Umsetzung. Diese Rolle möchte die Gemeinde nicht übernehmen. Der Gemeinde ist daran gelegen, die Strecke schnellstmöglich einem anderen Träger zu übergeben oder sie stillzulegen.

Während die Kreisstadt Merzig und die Gemeinde Losheim am See ihre Zuständigkeiten hauptsächlich im Bereich der baulichen Infrastruktur um die Bahnhöfe und Haltepunkte (z.B. Parkplätze, Fahrradabstellanlagen, barrierefreie Zuwegungen) haben, beschränkt sich die Zuständigkeit des Landkreises als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV auf die Sicherstellung eines ausreichenden Busverkehrs. Bei einer Reaktivierung der Eisenbahnstrecke würde die Landesbuslinie R1 zumindest zwischen Niederlosheim und Merzig entfallen. Deren lokale Erschließungsfunktion müsste durch den Landkreis aufgefangen werden. Ebenfalls müssen örtlich Zubringer zu den Bahnhöfen und Haltepunkten eingerichtet werden. Eine Kostenermittlung auf Grundlage der in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagenen Änderungen der bisherigen Buslinien ergibt nach aktuellen Preisen einen jährlichen Mehraufwand für den ÖPNV in Höhe von mindestens 1 Mio. €, der kreisumlagererelevant ist.

Durch den Wegfall der R1 und X1-Linien sind dabei im Vergleich zum heutigen ÖPNV-Angebot selbst für die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Losheim als auch von Brotdorf kaum relevante Fahrzeitverkürzungen zu erwarten (s.Anlage).

Zudem haben alle bisherigen Verkehrsstudien in Merzig gezeigt, dass der Individualverkehr in der Stadt überwiegend aus Ziel- und Quellverkehr besteht. Auch vor diesem Hintergrund ist nicht zu erwarten, dass bei der jetzigen Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur nennenswerte Umstiege vom Auto auf die Bahn initiiert werden können, da die Lage des Hauptbahnhofes für diese Nutzergruppe unattraktiver als die heutigen Bushaltestellen ist.

Ob die Museumseisenbahn bei Reaktivierung der Bahn ihren Betrieb noch einmal aufnehmen wird, erscheint fraglich. Zum einen ist offen, wie die Existenz des MECL in dem erforderlichen Zeitraum von bis zu 15 Jahren abgesichert werden kann und zum anderen ist ungeklärt, ob die erforderlichen Investitionen zur Teilhabe der Museumslokomotiven am Bahnverkehr vom Verein geleistet werden können.

Grundsätzlich sind Bahnlagen und Bahnhöfe wichtige Infrastrukturen für die Entwicklung einer Region. Sie können entscheidende Standortfaktoren für Unternehmen und Bürgerinnen und Bürger sein. Ob dies für die Bahntrasse Merzig-Losheim der Fall sein wird, hängt auch von der weiteren Flächennutzungsplanung sowie den Investitionen entlang der Trasse ab (Bahnhöfe, Hubs, Zuwegungen für Individualverkehr, etc.).

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag Merzig-Wadern sieht in der Reaktivierung der Bahntrasse die Chance eine zusätzliche Entwicklungsachse im Landkreis zu schaffen. Ob dies erfolgreich möglich ist, hängt maßgeblich von den Investitionen und möglichen neuen Flächennutzungen/-erschließungen entlang der Strecke ab. Sollten sich Land und Kommunen entscheiden diesen Weg zu gehen, erklärt auch der Landkreis seine Bereitschaft, die notwendigen Anpassungen im straßengebundenen ÖPNV zu gestalten.

Die städtebauliche Entwicklung der Industriebrache „Rotensteiner Weg“ hat dabei auch für den Kreistag eine hohe Priorität. Gerade angesichts der zum jetzigen Zeitpunkt noch überschaubaren Nutzereffekte einer Reaktivierung darf sie auf keinen Fall gefährdet werden.

Beratungsergebnisse:

Ausschuss für Umwelt, Klima, Mobilität, Energie und Agrar	06.05.2025
Beschluss: einstimmig Der Ausschuss für Umwelt, Klima, Mobilität, Energie und Agrar verweist die Angelegenheit ohne Empfehlung an den Kreistag.	