

Antrag

des Abg. Bernd Mettenleiter u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

„Missing Links“ und ihre Einflüsse auf den grenzüberschreitenden Bahnverkehr in der Oberrheinregion

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. was sie unter einem „Missing Link“ im Kontext des Schienenverkehrs in Baden-Württemberg versteht;
2. wie sie den „Missing Link“ Freiburg–Breisach–Colmar in seinem Potenzial zur Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), des Fernverkehrs sowie des Güterverkehrs bewertet;
3. welche Hindernisse und Herausforderungen ihr hinsichtlich der Reaktivierung der in Ziffer 2 genannten Relation bekannt sind und wie sie diese bewertet;
4. wie sie den „Missing Link“ Wintersdorf auf der Relation Rastatt–Haguenau in seinem Potenzial zur Verbesserung des SPNV sowie des Fernverkehrs bewertet;
5. welche Hindernisse und Herausforderungen ihr hinsichtlich der Reaktivierung der in Ziffer 4 genannten Relation bekannt sind und wie sie diese bewertet;
6. ob sie Überlegungen hinsichtlich der Stärkung des Schienengüterverkehrs und der Erschließung einer umstiegsfreien Nahverkehrsverbindung zwischen Karlsruhe und Strasbourg durch Lückenschluss der o. g. „Missing Links“ unternimmt und falls ja, welche;
7. wie sie die Möglichkeit bewertet, mit dem Lückenschluss auf der Relation Rastatt–Haguenau Redundanz und damit Resilienz für die Hochleistungsachse für den europäischen Nord-Süd-Verkehr und für den wichtigsten nördlichen Zu- und Abfluss zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) zu erlangen;

8. wie sie die Möglichkeit bewertet, mit dem Lückenschluss auf der Relation Rastatt–Haguenau die Streckenführung der sogenannten Magistrale für Europa von Strasbourg in Richtung Karlsruhe so zu verändern, dass die eingleisig ausgebaute Appenweierer Kurve Richtung Norden entlastet wird;
9. wer für den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen auf deutscher Seite zuständig ist und wie sie die o. g. „Missing Links“ vor dem Hintergrund der Maßgabe bewertet, dass dem Wohl der Allgemeinheit und insbesondere den Verkehrsbedürfnissen Rechnung zu tragen ist;
10. welche Verwaltungsbehörden in Frankreich den deutschen Planungsbehörden als Kooperationspartner zur Verfügung stehen;
11. ob ihr Erkenntnisse darüber vorliegen, wie die Verantwortlichen auf französischer Seite zu etwaigen Überlegungen stehen.

19.5.2022

Mettenleiter, Nüsse, Achterberg, Bogner-Unden, Braun, Frey, Gericke, Herkens, Joukov, Catherine Kern, Marwein GRÜNE

Begründung

Das innereuropäische Schienennetz weist bisweilen Lücken auf. 149 von 365 der europäischen grenzüberschreitenden Bahnverbindungen sind nicht betriebsfähig. Die baden-württembergische Landesregierung arbeitet seit Jahren aktiv für die Reaktivierung von Schienenstrecken mit hohem Potenzial. Augenmerk fällt in der Diskussion um mögliche Entwicklungspfade auch auf die Reaktivierung grenzüberschreitender Bahninfrastruktur, sogenannter „Missing Links“ über innereuropäische Grenzen. In der Oberrheinregion sind insbesondere zwei „Missing Links“ von besonderer Relevanz: die Relation Freiburg-Breisach-Colmar sowie die Relation Rastatt-Haguenau. Die Strecken sind als wichtige Projekte im Aachener Freundschaftsvertrag mit Frankreich von Anfang 2019 vorgesehen. Auch im aktuellen Koalitionsvertrag wurde vereinbart, dass der Ausbau der grenzüberschreitenden Bahnverbindungen Rastatt–Haguenau–Saarbrücken sowie Colmar–Freiburg vorangetrieben werde (Seite 149).

Dem Anliegen des Landes Baden-Württemberg und der Region Grand-Est, klimafreundliche Verkehre über die Grenze nach Frankreich zu stärken, wurde auch bereits Ausdruck verliehen: So wurde bereits ein erster Prototyp eines trimodalen Fahrzeugs beschafft, das trotz unterschiedlicher Systeme grenzüberschreitend fahren kann. Damit soll in Zukunft Herausforderungen wie unterschiedlichen Signal- und Stromsystemen begegnet werden.

Um eine zukunftsfähige und wegweisende Lösung für SPNV, Fernverkehr und Schienengüterverkehr in der Oberrheinregion zu erarbeiten, ist es also von besonderer Relevanz, auch die grenzüberschreitenden Relationen mit in Betracht zu ziehen. Es bedarf der vernetzten Betrachtung der vorhandenen Schienekorridore des gesamten Schienennetzes im Rheintalgraben unabhängig von Landesgrenzen, um mögliche Entwicklungen zielgerichtet zu bewerten. Dieser Antrag soll Auskunft über die Pläne der Landesregierung zur Einbeziehung der grenzüberschreitenden Relationen in Baden-Württemberg geben.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 13. Juni 2022 Nr. VM3-0141.5-19/50/2 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. was sie unter einem „Missing Link“ im Kontext des Schienenverkehrs in Baden-Württemberg versteht;

Unter „Missing Link“ versteht die Landesregierung eine zu schließende Lücke im grenzüberschreitenden Schienenverkehr im Sinne der im Jahr 2018 bereits veröffentlichten Studie im Auftrag der Europäischen Kommission. Diese umfasst nicht nur große Magistralen wie z. B. die Rheintalbahn, sondern auch regionale Schienenstrecken wie z. B. Freiburg-Colmar und Rastatt-Haguenaue.

2. wie sie den „Missing Link“ Freiburg–Breisach–Colmar in seinem Potenzial zur Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), des Fernverkehrs sowie des Güterverkehrs bewertet;

Der Schienenverbindung zwischen Freiburg-Breisach-Colmar misst die Landesregierung eine hohe Bedeutung bei. Es handelt sich um eine Ost-West-Verbindung zwischen zwei wichtigen Zentren, die untereinander wie auch der Agglomerationsraum dazwischen noch nicht optimal grenzüberschreitend durch den SPNV erschlossen ist. Die im Jahr 2019 abgeschlossene Machbarkeitsuntersuchung hatte deshalb auch ein hohes Fahrgastpotenzial ermittelt, ebenso wie die landesweite Potentialuntersuchung für Reaktivierungsstrecken aus dem Jahr 2020. Im Rahmen der aktuellen Planungsphase findet eine Fortschreibung auch der Potentialanalyse statt, deren Ergebnisse abzuwarten sind.

Eine dem Schienenverkehr gewidmete Strecke ist prinzipiell auch für den Fernverkehr wie den Güterverkehr geeignet, sodass auch ein solcher Verkehr hier denkbar ist. Dafür ist neben der eigentlichen Strecke jedoch auch die Einbindung in die umgebenen Strecken (hier insb. die Rheintalbahn) in den Blick zu nehmen. Die Neubau- bzw. Reaktivierungsabschnitte sind in der aktuellen Planungsphase so dimensioniert, dass Sie auch eine Nutzung der Infrastruktur durch den Güterverkehr erlauben und auf dem französischen Abschnitt findet heute bereits Güterverkehr (beispielsweise zum Rheinhafen) statt.

Der Fernverkehr erfolgt in Deutschland eigenwirtschaftlich durch DB Fernverkehr bzw. weitere Unternehmen. Es steht den Unternehmen bei Realisierung frei, Fernverkehrsleistungen z. B. startend in Freiburg mit einer Weiterführung nach Frankreich anzubieten.

Insgesamt sieht die Landesregierung ein Fahrgastpotenzial mindestens für ein stündliches durchgehendes grenzüberschreitendes SPNV-Angebot mit einer halbstündlichen Verdichtung z. B. in der Hauptverkehrszeit.

3. welche Hindernisse und Herausforderungen ihr hinsichtlich der Reaktivierung der in Ziffer 2 genannten Relation bekannt sind und wie sie diese bewertet;

Die Landesregierung sieht insb. zwei Herausforderungen: zum einen besteht die Sorge, ob gerade vor dem Hintergrund der baulich sehr aufwändigen Rheinquerung mit voraussichtlich vier Brücken, den notwendigen umfangreichen Anpassungen auf der bisher eingleisigen Bestandsstrecke Freiburg-Gottenheim-Breisach für die zusätzlichen grenzüberschreitenden Züge und schließlich den zwangsläufigen Zusatzkosten bei grenzüberschreitenden Projekten (z. B. bei den Fahrzeugen)

ein Nutzen-Kosten-Indikator von über 1 erreicht werden kann. Dieser ist jedoch Voraussetzung für eine Förderung nach dem Bundes-GVFG.

Zum anderen besteht die Sorge, dass im Falle einer Aufrechterhaltung der ablehnenden Haltung des Bundes hinsichtlich einer Aufnahme der Strecke in das TEN-V-Netz ausgerechnet für dieses europäische Leuchtturmprojekt keine europäischen Fördermittel aus der Connecting Europa Facility (CEF) akquiriert werden könnten. Nach den dem Ministerium für Verkehr vorliegenden Informationen könnte die fehlende EU-Finanzierung auch ein Risiko für die innerfranzösische Finanzierung darstellen, da Frankreich die Strecke (wie andere Missing Links auch) gegenüber der Kommission für TEN-V angemeldet hat.

4. wie sie den „Missing Link“ Wintersdorf auf der Relation Rastatt–Haguenau in seinem Potenzial zur Verbesserung des SPNV sowie des Fernverkehrs bewertet;

Für die Reaktivierung der Schienenstrecke Rastatt-Haguenau befindet sich momentan bis Ende Juni 2022 eine multimodale Machbarkeitsstudie in Ausarbeitung. Diese betrachtet insbesondere den SPNV aber auch den Schienengüterverkehr und untersucht die möglichen Szenarien in enger Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere dem Straßenverkehr, da die ehemalige Eisenbahnbrücke bei Wintersdorf derzeit als Landesstraße genutzt wird. Die endgültigen Ergebnisse und deren Bewertung sind abzuwarten. Nach den vorläufigen Ergebnissen zeichnet sich jedoch ab, dass die Strecke einen hohen Nutzen für den SPNV hat und auch eine wichtige rheinquerende Verbindungsachse für den Güterverkehr darstellen könnte. Gerade auch die Tunnelhavarie in Rastatt vor wenigen Jahren hat deutlich den Bedarf an zusätzlicher grenzüberschreitender Infrastruktur für den Güterverkehr unterstrichen. Insgesamt ist jedoch auch hier sowohl für den Güterverkehr als auch für eine potenzielle Fernverkehrsnutzung die Einbindung in die umgebene Infrastruktur zu beachten (Fortführung und Elektrifizierung auf französischer Seite).

5. welche Hindernisse und Herausforderungen ihr hinsichtlich der Reaktivierung der in Ziffer 4 genannten Relation bekannt sind und wie sie diese bewertet;

Auch bei diesem Projekt ist keine EU-Finanzierung aus CEF-Mitteln absehbar, da die Bundesregierung eine Anmeldung für das TEN-V-Netz ablehnt. Dies bedauert die Landesregierung und hat sich auf verschiedenen Wegen gegenüber der Bundesregierung für eine Aufnahme eingesetzt. Aufgrund der hohen Kosten, auch bereits für weiterführende Studien, erscheint eine europäische Finanzierung (über Interreg hinaus) eine wichtige Vorbedingung für die Realisierung des Projekts.

Eine grundlegende Herausforderung besteht zudem im verkehrsträgerübergreifenden Bedarf an neuen Brücken. Im Zuge der weiteren Planungen gilt es ein gesamtheitliches Infrastrukturkonzept für die Zukunft der Rheinquerungen im Bereich Wintersdorf/Iffezheim herauszuarbeiten, welches den Bedarfen aller Verkehrsträger, inklusive dem Radverkehr, nachkommt.

6. ob sie Überlegungen hinsichtlich der Stärkung des Schienengüterverkehrs und der Erschließung einer umstiegsfreien Nahverkehrsverbindung zwischen Karlsruhe und Strasbourg durch Lückenschluss der o. g. „Missing Links“ unternimmt und falls ja, welche;

Zum Güterverkehr vgl. die Antwort auf Frage 4.

Es gibt aktuell keine konkreten Planungen für die Einführung einer direkten Regionalexpress-Linie von Karlsruhe nach Strasbourg, gleichwohl ist eine solche Linie durchaus denkbar. Aufgrund der infrastrukturellen Voraussetzungen auf französischer und deutscher Seite ist eine Linienführung aber prioritär über die vollständig ausgebaute Rheintalbahn und Appenweier Kurve vorzusehen. Auf deutscher Seite können attraktivere Fahrzeiten realisiert werden und das Nachfragepotenzial mit Baden-Baden, Achern, Bühl und Kehl übersteigt das Potenzial auf französischer Seite.

7. *wie sie die Möglichkeit bewertet, mit dem Lückenschluss auf der Relation Rastatt–Haguenau Redundanz und damit Resilienz für die Hochleistungsachse für den europäischen Nord-Süd-Verkehr und für den wichtigsten nördlichen Zulauf zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) zu erlangen;*

Zum Güterverkehr vgl. die Antwort auf Frage 4.

8. *wie sie die Möglichkeit bewertet, mit dem Lückenschluss auf der Relation Rastatt–Haguenau die Streckenführung der sogenannten Magistrale für Europa von Strasbourg in Richtung Karlsruhe so zu verändern, dass die eingleisig ausgebauten Appenweierer Kurve Richtung Norden entlastet wird;*

Nach Informationen der Landesregierung haben die Planungen einer für 180 km/h ausgelegten Verbindungskurve mit Einbindung in die NBS Karlsruhe – Offenburg im Rahmen des BVWP-Projekts ABS Kehl – Appenweiler bereits 2019 begonnen. Laut Bundesregierung wird durch diese neue Kurve die heute bestehende Eingleisigkeit im genannten Bereich beseitigt und dadurch die Kapazität der Einbindung in die Rheintalbahn erhöht (vgl. Bundestag-Drucksache 19/10774 S. 5). Ob eine weitere Entlastung der Kurve erforderlich wäre, kann aktuell nicht beurteilt werden.

9. *wer für den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen auf deutscher Seite zuständig ist und wie sie die o. g. „Missing Links“ vor dem Hintergrund der Maßgabe bewertet, dass dem Wohl der Allgemeinheit und insbesondere den Verkehrsbedürfnissen Rechnung zu tragen ist;*

Die Infrastruktur ist nach Kenntnis des Ministeriums für Verkehr auf deutscher Seite im Eigentum der DB Netz AG. Dies umfasst auch den deutschen Teil der aktuell durch den Straßenverkehr genutzten Eisenbahnbrücke (Wintersdorfer Brücke).

Für den Bau, die Unterhaltung und den Betrieb von Schieneninfrastruktur ist in Deutschland grundsätzlich der Bund zuständig. Aufgrund der besonderen Bedeutung der „Missing Links“ für den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum und somit das Zusammenwachsen der europäischen Eisenbahninfrastrukturen kommt dem Bund als Mitgliedstaat der EU und in erster Linie zur Umsetzung der Europäischen Verträge verpflichtete Körperschaft eine besondere Bedeutung zu (vgl. Artikel 23 Absatz 1 GG sowie Artikel 16 Vertrag von Aachen). Im Falle der grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecke Rastatt–Wintersdorf (Grenze) kommt historisch hinzu, dass diese Eisenbahninfrastruktur nach Kenntnis des Ministeriums für Verkehr stets vom Bund verwaltet wurde, zunächst ab 1919 durch die Deutsche Reichsbahn, später dann durch die Deutsche Bundesbahn, dann durch die DB AG.

10. *welche Verwaltungsbehörden in Frankreich den deutschen Planungsbehörden als Kooperationspartner zur Verfügung stehen;*

Die deutschen Planungsbehörden kooperieren in beiden genannten Projekten mit den zuständigen Stellen und Verwaltungsebenen auf französischer Seite. Im Projekt Freiburg-Colmar sind dies der französische Staat, die Région Grand Est, sowie die Collectivité européenne d'Alsace (CeA) als Rechtsnachfolgerin des Départements Haut-Rhin. Der französische Staat wird politisch vertreten durch die Präfektin der Région Grand Est, operativ durch die Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL Grand Est) als Außenstelle des französischen Umweltministeriums. Die Planungen werden gemeinsam von SNCF Réseau und DB Netz durchgeführt.

Für die Strecke Rastatt-Haguenau hat sich in der aktuellen Machbarkeitsstudie neben den vorgenannten Behörden auch die kommunale Ebene beteiligt.

11. ob ihr Erkenntnisse darüber vorliegen, wie die Verantwortlichen auf französischer Seite zu etwaigen Überlegungen stehen.

Das Ministerium für Verkehr ist im fortlaufenden Austausch mit den französischen Projektpartnern – sowohl im Rahmen der laufenden Studien als auch darüber hinaus. Grundsätzlich ist auch auf französischer Seite ein hohes Interesse an den gemeinsamen Vorhaben festzustellen, obgleich noch keine verbindlichen Aussagen zur tatsächlichen Realisierung getroffen werden können. Insbesondere die Région Grand Est verweist auch auf hohe Kosten für erforderliche Infrastrukturmaßnahmen im innerfranzösischen SPNV-Netz.

Hermann

Minister für Verkehr