

Kleine Anfrage

der Abg. Gabriele Rolland SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Grenzüberschreitender Schienenverkehr im Dreiländereck

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Bis wann ist mit der Bekanntgabe der Ergebnisse der Ausschreibung für das Netz „Grand Est/Südwest“ zu rechnen?
2. Hält sie am bisher angekündigten Zeitplan fest, das ausgeschriebene Netz „Grand Est/Südwest“ im Dezember 2026 in Betrieb zu nehmen?
3. Ab wann kann wieder mit einem geregelten Ablauf der Bahnverbindung Müllheim–Mulhouse gerechnet werden?
4. Welche Schritte unternimmt sie, um sich für den regulären Betrieb der Bahnverbindung Müllheim–Mulhouse bis zur geplanten Betriebsaufnahme des Netzes „Grand Est/Südwest“ einzusetzen?
5. Wie kann eine bessere Anschlussicherung auf der Strecke Freiburg–Müllheim–Mulhouse beim Umstieg in Müllheim erreicht werden, die durch die Verspätungsanfälligkeit der Rheintalbahn notwendig ist?
6. Wie ist der aktuelle Stand der Planungen zur Bahnverbindung Freiburg–Breisach–Colmar?
7. Welche Hürden stehen ihrer Einschätzung nach aktuell der Bahnverbindung Freiburg–Breisach–Colmar entgegen?
8. Gibt es Anstrengungen, Südbaden erneut an die Rhine-Rhône-Achse des TGV-Netzes anzubinden, sei es auch durch gut getaktete Verbindungen von Freiburg nach Mulhouse oder Colmar?

9. Welche Bemühungen gibt es vonseiten der Landesregierung, ein tragfähiges Gesamtkonzept für den transnationalen Fern-, Güter- und Nahverkehr im Dreiländereck zu entwickeln, welches auch die Zeit nach der Fertigstellung der Rheintalbahn mit einbezieht?

17.11.2023

Rolland SPD

Begründung

Die Region Südbaden ist kulturell und wirtschaftlich eng mit der französischen Nachbarregion verbunden. Dies spiegelt sich nach Ansicht der Fragestellerin nur bedingt in der Vernetzung im Eisenbahnnetz wider.

Die Kleine Anfrage fragt nach dem aktuellen Stand verschiedener transnationaler Verbindungen und Projekte. Hier häufen sich in der letzten Zeit zunehmend die Probleme. Die Bahnverbindung zwischen Müllheim und Mulhouse ist seit August eingestellt und wird nur noch mit Bussen bedient.

Auch die Planungen zur Bahnstrecke Freiburg–Breisach–Colmar stocken weiterhin. Insgesamt fehlt es an einem stringenten Gesamtkonzept für den transnationalen Schienenverkehr im Dreiländereck, welches die Potenziale der Lage an den beiden Verkehrsachsen Genua–Rotterdam und Paris–Budapest voll ausschöpft.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 9. Januar 2024 Nr. VM3-0141.5-29/129/3 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Bis wann ist mit der Bekanntgabe der Ergebnisse der Ausschreibung für das Netz „Grand Est/Südwest“ zu rechnen?*

Mit der Bekanntgabe der Ergebnisse der Ausschreibung für das Netz „Grand Est/Südwest“ ist im 4. Quartal 2024 zu rechnen.

2. *Hält sie am bisher angekündigten Zeitplan fest, das ausgeschriebene Netz „Grand Est/Südwest“ im Dezember 2026 in Betrieb zu nehmen?*

Die Landesregierung geht nach derzeitigem Stand des Ausschreibungsverfahrens davon aus, dass im Dezember 2026 der Betrieb des ausgeschriebenen Netzes „Grand Est/Südwest“ aufgenommen werden kann. Dabei ist zu berücksichtigen: Das Netz Grand Est/Südwest besteht aus einem Los „Ost“ und einem Los „West“. Baden-Württemberg ist ausschließlich vom Los „Ost“ betroffen.

3. *Ab wann kann wieder mit einem geregelten Ablauf der Bahnverbindung Müllheim–Mulhouse gerechnet werden?*

Die französische Staatsbahn SNCF hat das Ministerium für Verkehr informiert, dass sie sich wegen Lokführermangels insbesondere für den internationalen Verkehr nach Deutschland außerstande sieht, vor dem Frühjahr 2024 den Schienenpersonennahverkehr von und nach Müllheim im Markgräflerland wiederaufzunehmen.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

4. Welche Schritte unternimmt sie, um sich für den regulären Betrieb der Bahnverbindung Müllheim–Mulhouse bis zur geplanten Betriebsaufnahme des Netzes „Grand Est/Südwest“ einzusetzen?

Das Ministerium für Verkehr steht im Austausch mit DB Regio als dem auf deutscher Seite verantwortlichem Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die SNCF agiert als Unterauftragnehmer, da nur die SNCF derzeit über Fahrzeuge verfügt, die zwischen Mulhouse und Müllheim verkehren können. Diese Fahrzeuge werden ausschließlich von französischen Triebfahrzeugführern bedient.

Das Ministerium für Verkehr drängt im Rahmen des bestehenden Verkehrsvertrages gegenüber der DB Regio als Vertragspartnerin des Landes darauf, dass die in deren Unterauftrag verpflichtete SNCF die grenzüberschreitenden Leistungen erbringt und dass damit die Verträge eingehalten werden. Soweit die SNCF die Leistungen nicht erbringt, erfolgt eine entsprechende Minderung des an die DB Regio geleisteten Zuschusses. Zur schnellen Verbesserung der Situation für die Fahrgäste kann dies allerdings keinen unmittelbaren Beitrag leisten, da weder die Landesregierung noch die DB Regio direkten Einfluss auf die Ressourcenplanung der französischen Staatsbahn SNCF hat.

Ungeachtet dessen steht das Ministerium für Verkehr mit der DB Regio im Austausch, um zu klären, ob bereits vor der Inbetriebnahme des neuen Netzes im Dezember 2026 die von der Région Grand Est beschafften Neufahrzeuge vom Typ Coradia Polyvalent eingesetzt werden können und somit frühzeitig moderne und komfortable Schienenfahrzeuge zu einer Verbesserung der Qualität und des Komforts auf der in Rede stehenden Strecke beitragen können.

5. Wie kann eine bessere Anschlussicherung auf der Strecke Freiburg–Müllheim–Mulhouse beim Umstieg in Müllheim erreicht werden, die durch die Verspätungsanfälligkeit der Rheintalbahn notwendig ist?

Im Rahmen der gegenwärtig stattfindenden Analysen für eine „Anschlussicherung 2.0“, die durch den Rückzug der DB Netz AG als aktiv Mitwirkende bei der Umsetzung der Wartezeitregelung erforderlich wurde, werden verschiedene Modelle und Optionen untersucht.

Zentrales Element ist hier die Kommunikation und Abstimmung zwischen den Verantwortlichen des verspätet zulaufenden Zuges und des wartenden Anschlusszuges. Im speziellen Fall müssen bei einem Abwarten von Anschlusszügen auch die Wechselwirkungen auf andere Verkehre im Streckenumfeld betrachtet werden, um Folgeverspätungen zu minimieren. Aufgrund deringleisigkeit der Strecke ist ein Warten bis zu 5 Minuten vorgesehen. Dies soll im Zielzustand automatisiert sichergestellt werden.

Der Zulauf auf der Rheintalbahn wird in der Betriebszentrale der DB Netz intensiv disponiert. Das aktuell laufende Projekt der NVBW mit allen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur automatisierten Anschlussicherung wird bis Ende 2024 zu ersten Ergebnissen führen.

6. Wie ist der aktuelle Stand der Planungen zur Bahnverbindung Freiburg–Breisach–Colmar?

Im Reaktivierungsprojekt „Schienenverbindung Freiburg–Colmar“ wurde die Projektphase Lph. 1 HOAI (Grundlagenermittlung) im Juli 2023 im Rahmen eines politischen Lenkungskreises abgeschlossen. Die politischen Vertretenden, Frau Präfektin Chevalier und Herr Minister Hermann, haben beschlossen, die Planungen für das Projekt fortzusetzen.

In der aktuellen Zwischen-Projektphase bis zum Beginn der Lph. 2 HOAI erfolgt eine Drittstudie zur Einordnung der Nutzen-Kosten-Untersuchungen auf Wunsch der französischen Projektpartner. Die in Lph. 1 HOAI – jeweils nach deutschem und französischem Modell – durchgeführten Nutzen-Kosten-Untersuchungen weisen unterschiedliche Werte auf. Die nach deutschem Modell durchgeführte Untersuchung weist für alle Betriebsvarianten einen positiven Wert von über 1 auf, was eine Perspektive für eine Förderfähigkeit des Projekts nach den Fördergrundsätzen des Bundes für das Gemeinderverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

aufzeigt. Die Untersuchung nach französischem Modell weist negative Werte auf, was jedoch kein Ausschlusskriterium darstellt. Im Rahmen der Drittstudie sollen die Werte der beiden Studien nun validiert und zusammengeführt werden.

Parallel wurde die Abstimmungen für eine Finanzierungsvereinbarung für die nächste Projektphase begonnen. In der Übergangsphase zwischen abgeschlossener und nächster Planungsphase ist zudem der Beginn der Durchführung der öffentlichen Beteiligung in Frankreich und des Bürgerdialogs in Deutschland vorgesehen. Die Beteiligung der Öffentlichkeit wird im Rahmen einer gemeinsamen Veranstaltung in der Région Grand Est angestoßen. Im Anschluss daran erfolgen Beteiligungsformate im kleineren Rahmen wie bspw. die Vorstellung des Projekts in Gemeinderatssitzungen in den Kommunen entlang der auszubauenden bzw. zu reaktivierenden Strecke.

7. Welche Hürden stehen ihrer Einschätzung nach aktuell der Bahnverbindung Freiburg–Breisach–Colmar entgegen?

Eine der Herausforderungen beim grenzüberschreitenden Projekt Freiburg–Colmar ist es, die Planungsgegenstände und unterschiedlichen Planungsphasen zwischen den Projektpartnern eng miteinander abzustimmen und in Einklang zu bringen. Dies zeigt nun auch die von französischer Seite identifizierte Notwendigkeit eine Drittstudie zur Nutzen-Kosten-Ermittlung zu beauftragen.

Davon unabhängig ist die Finanzierung des Projekts sowohl für die nächste Planungsphase sowie insgesamt von deutscher Seite noch nicht geklärt und damit eine generelle Herausforderung. Der Bund beteiligte sich an der abgeschlossenen Planungsphase und hat auch für die nächste Planungsphase eine Finanzierung in Aussicht gestellt, was ein wichtiger Schritt ist. Gleichzeitig hat der Bund es abgelehnt, das Projekt Freiburg–Colmar für die Aufnahme als Bestandteil der Trans-europäischen Verkehrsnetze (TEN-V) zu melden. Nur als Bestandteil der TEN-V besteht die grundsätzliche Fördermöglichkeit eines Projektes mit Mitteln der Connecting Europe Facility (CEF). Mit dem Fehlen von europäischen CEF-Mitteln sind sowohl die Planung als auch die Umsetzung aus einem größeren Anteil des Bundes, des Landes und der Kommunen zu finanzieren, sofern sich nicht noch ein anderer Kofinanzierungsweg mit europäischen Mitteln für dieses grenzüberschreitende Projekt ergeben sollte. Am Wahrscheinlichsten erscheint derzeit eine Förderung nach dem GVFG. Diese greift jedoch erst mit einer Förderung des Bundes ab der Realisierungsphase.

Mit der Reaktivierung Freiburg–Colmar geht nach Einschätzung des Ministeriums für Verkehr und aus Erfahrung mit anderen Reaktivierungsprojekten großes Potenzial einher. Dennoch ist abzuwarten, welche Ergebnisse die Untersuchungen der nächsten Planungsphase(n) ergeben. Die Landesregierung wird sich jedoch mit Nachdruck dafür einsetzen die nächsten Planungsschritte erfolgreich abzuschließen um damit die Grundlage für eine Umsetzung dieser wichtigen grenzüberschreitenden Schienenverbindung zu schaffen.

8. Gibt es Anstrengungen, Südbaden erneut an die Rhine-Rhône-Achse des TGV-Netzes anzubinden, sei es auch durch gut getaktete Verbindungen von Freiburg nach Mulhouse oder Colmar?

Die Zuständigkeit für den grenzüberschreitenden Schienenpersonenfernverkehr liegt nicht beim Land, weshalb der Gestaltungsspielraum in diesem Bereich gering ist. Die Landesregierung unterstützt dennoch jegliche Fernverkehrsanbieter, wenn sie das Angebot in Baden-Württemberg verbessern wollen. Schon heute gibt es eine direkte Verbindung von Freiburg nach Paris, welche über Strasbourg geführt wird. Eine Nutzung der Strecke über Colmar erscheint unwahrscheinlich, da die Verbindungen über Kehl–Strasbourg oder über Mulhouse immer schneller sein werden.

9. Welche Bemühungen gibt es vonseiten der Landesregierung, ein tragfähiges Gesamtkonzept für den transnationalen Fern-, Güter- und Nahverkehr im Dreiländereck zu entwickeln, welches auch die Zeit nach der Fertigstellung der Rheintalbahn mit einbezieht?

Ein Gesamtkonzept vonseiten des Landes für den Fern-, Güter- und Nahverkehr im Dreiländereck ist nicht möglich, da sowohl Fern- als auch Güterverkehr nicht durch das Land bestellt werden. Das Land bemüht sich, wo möglich, um eine Abstimmung mit den Nachbarländern. So gibt es beispielsweise eine Kooperation der Häfen Kehl und Straßburg. Auf Grundlage des Kehler Hafенabkommens sind Vertreterinnen/Vertreter der beiden Hafенverwaltungen wechselseitig in den jeweiligen Aufsichtsräten vertreten. Es findet ein regelmäßiger Informationsaustausch statt. Überdies setzt sich die Landesregierung gegenüber dem Bund für die Prüfung angemessener Erleichterungen und weiterer Abstimmungen insbesondere mit den französischen Behörden, was die Vorschriften zur Interoperabilität betrifft, ein. Diese betreffen europäische Vorgaben die in Bundesrecht umgesetzt werden müssen.

Im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs ist Baden-Württemberg zusammen mit den zuständigen schweizerischen und französischen Bestellbehörden Mitglied im Teilbereich „trireno“ des Schweizer Vereins „Agglo Basel“. Trireno ist die Koordinierungsplattform für den SPNV, insbesondere den S-/Regionalbahnverkehr, in der grenzüberschreitenden Agglomeration Basel, innerhalb der die genannten Behörden ihre Planungs- und Bestelltätigkeiten miteinander abstimmen. Dabei werden auch die Wechselwirkungen mit dem Fern- und Güterverkehr beachtet und sowohl der kurzfristige Planungszeitraum als auch die langfristige Perspektive mit dem vollständigen Ausbau der Rheintalbahn und der Fertigstellung des „Herzstückes“ zwischen den beiden Basler Bahnhöfen betrachtet.

Hermann
Minister für Verkehr