

Antrag

des Abg. Niklas Nüssle u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Schienenbrückenschlag über den Rhein – Reaktivierung der Bahnstrecke Freiburg–Breisach–Colmar

Antrag

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

1. welche Betriebskonzepte ihr für die zu reaktivierende Schienenverbindung zwischen Freiburg (D) und Colmar (F) über Breisach zum aktuellen Zeitpunkt vorliegen;
2. welche notwendigen Infrastruktur-Ausbauvorhaben den Betriebskonzepten auf der genannten Schienenverbindung zugrunde liegen;
3. inwiefern sie die Einschätzung teilt, dass die Mobilitätsbedürfnisse auf beiden Seiten des Rheins in der Region rund um die geplante Reaktivierungsstrecke aktuell unterschiedlich sind, gerade was die Mobilität von Schülerinnen und Schülern sowie Pendlerinnen und Pendlern, anbelangt;
4. welche der angedachten Betriebskonzepte aus Ziffer 1 diesen unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen am ehesten entsprechen;
5. inwiefern die notwendigen Infrastruktur-Ausbauvorhaben auch zur Steigerung der Resilienz auf der Breisgau-S-Bahn generell beitragen können;
6. ob sie eine Erweiterung des Betriebskonzepts nach der Reaktivierung auf die Relation Colmar–Metzeral vorsieht, mindestens an Wochenenden, um ein erweitertes Freizeitverkehrsangebot für die Region Freiburg zu schaffen;
7. welche Konzepte ihr aktuell vorliegen, wie der Brückenschlag zwischen Breisach (D) und Vogelgrun (F) bzw. Volgelsheim (F) realisiert werden soll, insbesondere nachdem die ehemalige Trassenführung aufgrund des Laufwasserkraftwerks Vogelgrun nicht mehr zur Verfügung steht;
8. wie sie die in Ziffer 7 erfragten Konzepte bewertet, gerade vor dem Hintergrund der finanziellen und technischen Umsetzbarkeit;

Eingegangen: 10.7.2023 / Ausgegeben: 28.8.2023

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

9. inwiefern sie die zuständigen Gremien der deutschen Bundesebene in die Pflicht nehmen möchte, den im Aachener Vertrag aus 2019 explizit erwähnten Wiederaufbau der Schienenverbindung nun innerhalb eines zumutbaren Zeitraums umzusetzen;
10. inwiefern sie dieses Ziel auch bei den zuständigen Gremien auf französischer Seite nun noch stärker platzieren will;
11. ob aus ihrer Sicht sowohl die in Deutschland beschlossene Verfahrensbeschleunigung als auch die in Frankreich beschlossene Mittelerrhöhung zum Schienenausbau, gerade durch die Parallelität dieser Entscheidungen, eine zeitnahe Realisierung des Projekts möglich machen wird.

10.7.2023

Nüssle, Gericke, Achterberg, Braun, Evers, Hentschel,
Joukov, Katzenstein, Marwein, Pix, Saint-Cast GRÜNE

Begründung

Im Aachener Vertrag (2019) – als Fortschreibung des 1963 von Konrad Adenauer und Charles de Gaulle unterzeichneten Elysee-Vertrags zur Völkerverständigung zwischen Frankreich und Deutschland – wird explizit der Wiederaufbau der im zweiten Weltkrieg zerstörten Schienenverbindung über den Rhein bei Breisach beschrieben. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat in 2021 die Anmeldung dieses Schienenprojekts zum europäischen TEN-V Programm abgelehnt. Das Land Baden-Württemberg und die Région Grand Est lassen gegenwärtig von der Deutschen Bahn AG und der SNCF (EPIC) Betriebs- und Ausbaukonzepte erarbeiten, um bis Mitte des Jahres 2023 eine Grundlage für das weitere Vorgehen zu erhalten. Dieser Antrag soll den aktuellen Stand erfragen.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 22. August 2023 Nr. VM3-0141.5-29/75/1 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. *welche Betriebskonzepte ihr für die zu reaktivierende Schienenverbindung zwischen Freiburg (D) und Colmar (F) über Breisach zum aktuellen Zeitpunkt vorliegen;*

Für die zu reaktivierende Schienenverbindung zwischen Freiburg (D) und Colmar (F) über Breisach liegen zum aktuellen Zeitpunkt folgende fünf Betriebskonzepte mit unterschiedlicher Haltepolitik vor:

- Szenario 1:* Ein Regionalexpress zwischen Colmar und Freiburg mit einer Regionalexpress-Taktverdichtung während der Hauptverkehrszeiten.
- Szenario 2:* Ein Nahverkehrszug zwischen Colmar und Freiburg als einziges Angebot.
- Szenario 3:* Ein Nahverkehrszug zwischen Colmar und Freiburg mit einer Regionalexpress-Verstärkung während der Hauptverkehrszeiten.

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

Szenario 4: Ein Nahverkehrszug zwischen Colmar und Breisach und einer Regionalexpress-Verbindung bis nach Freiburg, mit einem zusätzlichen Nahverkehrszug zwischen Colmar und Breisach (Endstation) während der Hauptverkehrszeiten.

Szenario 5: Ein Nahverkehrszug zwischen Colmar und Breisach und einer Regionalexpress-Verbindung bis nach Freiburg als einziges Angebot.

Hinsichtlich der weiter zu verfolgenden Variante ist noch keine abschließende Bewertung getroffen worden, zumal in einer weiteren Planungsphase insbesondere den Varianten 4 und 5 weitere Optimierungen auf französischer Seite und im internationalen Verkehr vorgenommen werden sollten, falls diese Varianten Grundlage der weiteren Planung darstellen.

Die oben genannten Varianten für die Verbindung Colmar–Freiburg sind zudem immer zusätzlich zum bestehenden und zukünftigen Angebot der Breisgau-S-Bahn zu sehen, sodass sich teilweise deutliche und beschleunigte Angebotsverdichtungen auch für den deutschen Binnenverkehr zwischen Breisach und Freiburg ergeben würden.

2. welche notwendigen Infrastruktur-Ausbauvorhaben den Betriebskonzepten auf der genannten Schienenverbindung zugrunde liegen;

Die folgenden Ausführungen betreffen den deutschen Teil der Eisenbahnstrecke von Freiburg bis zur Rheinbrücke.

Für die Varianten 1 bis 3 ist ein zweigleisiger Ausbau zwischen der Station Freiburg-Klinikum und dem Bahnhof Gottenheim auf einer Länge von 9,85 km nötig. Einen weiteren zweigleisigen Ausbau von 7,1 km bedarf es zwischen dem Haltepunkt Wasenweiler bis hinter das Einfahrsignal Breisach. Zudem wäre die Neubaustrecke ab Breisach bis zu Grenze (und dann weiter nach Colmar) für eine Geschwindigkeit von 120 km/h auszulegen.

Für das Szenario 4 müssen die Gleise zwischen Freiburg Hauptbahnhof bis hinter Gottenheim um ein zweites Gleis erweitert werden. Weiter sind Anpassungs- und Umbaumaßnahmen im Freiburger Hauptbahnhof nötig.

Für das Szenario 5 gelten dieselben Anforderungen wie für Variante 4 zuzüglich des Ausbaus eines Abstellgleises im Bahnhof Breisach zum Nebengleis.

Bei allen Varianten wäre ferner eine Zuführung zwischen Breisach und der Rheinbrücke als Neubaustrecke zu erstellen.

3. inwiefern sie die Einschätzung teilt, dass die Mobilitätsbedürfnisse auf beiden Seiten des Rheins in der Region rund um die geplante Reaktivierungsstrecke aktuell unterschiedlich sind, gerade was die Mobilität von Schülerinnen und Schülern sowie Pendlerinnen und Pendlern, anbelangt;

Hierzu liegen dem Ministerium für Verkehr keine Informationen vor. Auf Wunsch der französischen Seite soll im Anschluss an die Potenzialstudien im Auftrag von DB Netz und SNCF Réseau ein drittes, von unabhängiger Stelle durchgeführtes, Gutachten erstellt werden, das unter anderem Auskunft zu dieser Fragestellung geben wird.

4. welche der angedachten Betriebskonzepte aus Ziffer 1 diesen unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen am ehesten entsprechen;

Eine Bewertung der Betriebskonzepte sollte grundsätzlich in guter Abstimmung mit den französischen Partnern erfolgen. Da auf französischer Seite nach Abschluss der aktuellen Planungsphase eine frühzeitige formale Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger vorgenommen wird, ist diese abzuwarten und einer daran anschließenden Abstimmung mit der Region nicht vorzugreifen.

5. inwiefern die notwendigen Infrastruktur-Ausbauvorhaben auch zur Steigerung der Resilienz auf der Breisgau-S-Bahn generell beitragen können;

Eine Erweiterung der Infrastruktur auf deutscher Seite mit langen zweigleisigen Abschnitten zwischen Freiburg und Breisach bringt zusätzlich zu den Vorteilen der neuen grenzüberschreitenden Verbindung nach den bisher vorliegenden Ergebnissen deutliche Vorteile für die Stabilisierung der Betriebskonzepte der Breisgau-S-Bahn. Über die Resilienz hinaus würden die geprüften Betriebsszenarien auch zu einer Verdichtung des Angebots und damit zu einer weiteren Attraktivitätssteigerung der Achse Breisach-Freiburg beitragen.

6. ob sie eine Erweiterung des Betriebskonzepts nach der Reaktivierung auf die Relation Colmar–Metzeral vorsieht, mindestens an Wochenenden, um ein erweitertes Freizeitverkehrsangebot für die Region Freiburg zu schaffen;

Diese Möglichkeit einer Verlängerung der Linie ist bisher nicht beabsichtigt bzw. wurde nicht untersucht. Dies könnte bei entsprechender Bereitschaft auf französischer Seite aber geprüft werden.

7. welche Konzepte ihr aktuell vorliegen, wie der Brückenschlag zwischen Breisach (D) und Vogelgrun (F) bzw. Volgelsheim (F) realisiert werden soll, insbesondere nachdem die ehemalige Trassenführung aufgrund des Laufwasserkraftwerks Vogelgrun nicht mehr zur Verfügung steht;

8. wie sie die in Ziffer 7 erfragten Konzepte bewertet, gerade vor dem Hintergrund der finanziellen und technischen Umsetzbarkeit;

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Planungen zu den Brücken zwischen Breisach und Vogelgrun (F) bzw. Volgelsheim (F) erfolgen in der aktuellen Planungsphase durch die französischen Projektpartner. Die Ergebnisse hierzu werden voraussichtlich im September oder Oktober vorgestellt. Ohne dieser Vorstellung vorzugreifen, kann nach den bisher vorliegenden Ergebnissen erfreulicherweise davon ausgegangen werden, dass auch für die in den letzten Jahrzehnten veränderten räumlichen Gegebenheiten bei der Rheinquerung und weiter auf französischer Seite eine technische Lösung mit einer entsprechende Trassierung gefunden werden kann.

9. inwiefern sie die zuständigen Gremien der deutschen Bundesebene in die Pflicht nehmen möchte, den im Aachener Vertrag aus 2019 explizit erwähnten Wiederaufbau der Schienenverbindung nun innerhalb eines zumutbaren Zeitraums umzusetzen;

Gemäß Artikel 16 des Aachener Vertrags werden beide Staaten die grenzüberschreitende Mobilität erleichtern, indem sie die zwischen ihnen bestehenden Eisenbahnverbindungen besser miteinander verknüpfen. Beide Staaten werden im Bereich der innovativen, nachhaltigen und allen zugänglichen Mobilität eng zusammenarbeiten, um gemeinsame Ansätze oder Standards zwischen beiden Staaten zu entwickeln. Die Bahnstrecke Freiburg–Colmar wurde im Anschluss an den Aachener Vertrag als eines der prioritären Vorhaben zur Umsetzung von Artikel 16 benannt.

Für das Reaktivierungsprojekt Colmar–Freiburg bestehen festgelegte, regelmäßig stattfindende Austauschformate auf Arbeitsebene sowie auf politischer Ebene. Der Bund, vertreten durch das BMDV, ist als Finanzierungsgeber der aktuellen Projektphase zu allen Ebenen dieser Austauschgremien geladen und zumeist vertreten. Das BMDV trägt in der aktuellen Planungsphase gemeinsam mit dem Verkehrsministerium BW paritätisch den deutschen Finanzierungsanteil.

Das Land hat die Erwartung, dass der Bund seine Rolle als Finanzierungsgeber auch bei den folgenden Projektphasen wahrnimmt und sich erneut an den Planungskosten, dann in deutlich größerem Volumen, beteiligt. Zur Absicherung der

Finanzierung für die folgenden Planungsphasen des Projekts, zu denen die Verhandlungen im Herbst 2023 beginnen, sollten sowohl auf Bundes- als auch Landesebene durch den Haushaltsgesetzgeber entsprechende Vorkehrungen getroffen werden.

10. inwiefern sie dieses Ziel auch bei den zuständigen Gremien auf französischer Seite nun noch stärker platzieren will;

Mit dem französischen Staat (vertreten durch die Präfektur Grand Est bzw. die Regionalbehörde DREAL), mit der Région Grand Est als Aufgabenträger im Regionalverkehr sowie mit der Collectivité européenne d'Alsace (CeA) als unmittelbar vom Projekt betroffene Gebietskörperschaft sind alle von diesem Vorhaben relevanten Ebenen der französischen Verwaltung als Finanzierungspartner bereits am Projekt beteiligt und nehmen gleichsam wie auf deutscher Seite der Bund, das Land sowie der ZRF an den benannten Projektgremien teil. Die politische Verankerung des Projekts in den zuständigen Gremien in Frankreich, welche über das reine Projektgeschehen hinausgeht, obliegt den französischen Projektpartnern. Die Landesregierung nutzt sämtliche Kommunikationskanäle, Gesprächsformate und Gremien, beispielsweise die Oberrheinkonferenz oder den Ausschuss für grenzüberschreitende Zusammenarbeit (AGZ), um gegenüber den französischen Partnern die Bedeutung des Projekts für das Land Baden-Württemberg und für die Oberrheinregion zu bestätigen.

11. ob aus ihrer Sicht sowohl die in Deutschland beschlossene Verfahrensbeschleunigung als auch die in Frankreich beschlossene Mittelerrhöhung zum Schienenausbau, gerade durch die Parallelität dieser Entscheidungen, eine zeitnahe Realisierung des Projekts möglich machen wird.

Das Land Baden-Württemberg begrüßt sowohl eine Verfahrensbeschleunigung auf deutscher Projektseite als auch die in Frankreich angekündigte Mittelerrhöhung zum Schienenausbau. Dies könnte für eine zeitnahe Realisierung des Projekts nützlich sein. Wichtig für eine zügige weitere Planung und Umsetzung des Projekts ist nun aber vor allem, dass mit Abschluss der aktuellen Planungsphase zeitnah die Verhandlungen für die Finanzierung der weiteren Planung aufgenommen werden und im ersten Halbjahr 2024 ein entsprechender Finanzierungsvertrag zur Sicherstellung der Finanzierung der nächsten Planungsphase abgeschlossen werden kann. Ferner wird allgemein für den weiteren Projektfortschritt eine gute grenzüberschreitende Abstimmung der weiteren technischen Planung aber auch der Genehmigungs- und Umsetzungsschritte essentiell sein. In den nun abgeschlossenen Vorstudien unter Leitung von DB Netz und SNCF Réseau wurden dazu wichtige Grundlagen geschaffen. Die Landesregierung wird dies im Rahmen ihrer Möglichkeiten mit Nachdruck unterstützen, um dieses wichtige grenzüberschreitende Projekt voranzutreiben.

Hermann

Minister für Verkehr