Antrag

**der Abg. Thomas Marwein und
Bernd Mettenleiter u. a. GRÜNE**

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Grenzüberschreitender Schienenpersonennahverkehr Deutschland–Frankreich

Antrag

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

1. welche Bedeutung die Landesregierung dem grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr zwischen Deutschland und Frankreich beimisst;
2. welche Herausforderungen sich bei der Organisation grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehrs zwischen Deutschland und Frankreich nach den Erfahrungen der Landesregierung ergeben;
3. warum für die Regiolis-Verbindungen mit der Region Grand Est Züge der Baureihe Coradia Polyvalent beim französischen Hersteller Alstom bestellt wurden und keine europaweite Ausschreibung erfolgt ist;
4. wie sich das Verhältnis zwischen der öffentlichen Ausschreibung für den Betrieb der grenzüberschreitenden Verbindungen auf der einen Seite und der Tatsache, dass die Züge nur in den Wartungszentren der SNCF in Metz, Straßburg und Mulhouse gewartet werden können, auf der anderen Seite darstellt;
5. welches die Gründe für die Verzögerungen bei der Zulassung der Züge sind und wann sie mit einer abgeschlossenen Zulassung für den Betrieb der Fahrzeuge in Deutschland rechnet;
6. wie die Taktung aussehen wird (bitte Aufschlüsselung für die drei Strecken, die Baden-Württemberg betreffen);
7. welche Anschlussbeziehungen in den Fahrplänen für das gegenwärtig ausgeschriebene grenzüberschreitende Netz an den Fernverkehr in Frankreich und Deutschland vorgesehen sind (aufgeschlüsselt nach den drei Baden-Württemberg betreffenden Strecken);

8. inwiefern mit den neuen Fahrzeugen und der Fahrplankonzeption für die grenzüberschreitenden Strecken, insbesondere auf der heute bereits stark ausgelasteten bzw. teilweise überlasteten Europabahn, eine Ausweitung der Kapazitäten erfolgen wird;
9. welche Auswirkungen sie durch die Erweiterung des grenzüberschreitenden Regionalverkehrs mit den neuen Zügen auf die Umwelt und den CO₂-Ausstoß in den betroffenen Regionen erwartet (bitte Aufschlüsselung für die drei Strecken, die Baden-Württemberg betreffen);
10. inwieweit neben den Verbesserungen im grenzüberschreitenden SPNV zwischen Frankreich und Baden-Württemberg auch Vereinfachungen, Kooperationen, Anerkennungen im Tarif- und Ticketbereich auf diesen Strecken geplant sind bzw. angestrebt werden, um bestehende Zugangshürden abzubauen;
11. ob es realisierbar ist, die Verbindung Straßburg–Karlsruhe, die linksrheinisch auf der französischen Seite mit der Strecke Straßburg–Lauterbourg–Wörth–Karlsruhe geplant ist, auch zusätzlich oder alternativ über die Rheintalbahn mit der Strecke Straßburg–Appenweier–Bühl–Rastatt–Karlsruhe zu führen und ob es Überlegungen in diese Richtung gibt;
12. welche weiteren grenzüberschreitenden Mobilitätsangebote zwischen Frankreich und Baden-Württemberg, wie im Busverkehr, bei ÖPNV-integrierten On-Demand-Verkehren und bei Shared Mobility-Angeboten, bestehen bzw. ob sie Kenntnis hat, dass diese geplant sind.

17.10.2024

Marwein, Mettenleiter, Saint-Cast, Achterberg,
Braun, Gericke, Hentschel, Joukov, Katzenstein,
Nüssle, Pix, Saebel, Salomon, Schoch GRÜNE

Begründung

Zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität arbeiten die Region Grand Est und ihre deutschen Nachbarn Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Saarland zusammen, um Direktverbindungen im SPNV auszubauen. In diesem Zusammenhang haben Franck Leroy, Präsident der Region Grand Est, und Winfried Hermann, Verkehrsminister von Baden-Württemberg, am 27. August 2024 den ersten grenzüberschreitenden Regiolis-Zug Frankreich–Deutschland enthüllt. 30 neue Züge sollen voraussichtlich ab Mitte 2025 auf den sieben Strecken

- Metz–Perl–Trier
- Metz–Forbach–Saarbrücken
- Straßburg–Sarreguemines–Saarbrücken
- Straßburg–Wissembourg–Neustadt a. d. Weinstraße
- Straßburg–Lauterbourg–Wörth (Rhein)–Karlsruhe
- Straßburg–Offenburg
- Mulhouse–Müllheim (Baden)

in Betrieb genommen werden.

Der Ausbau eines grenzüberschreitenden Nahverkehrs zwischen Deutschland und Frankreich, insbesondere zwischen Baden-Württemberg und der Region Grand Est, bringt erhebliche Vorteile mit sich.

Erstens fördert er die regionale Mobilität und erleichtert den Alltag der Bürgerinnen und Bürger in den Grenzregionen. Durch den Einsatz moderner Züge, wie dem Regiolis TFA, können Pendelnde, Studierende sowie Touristinnen und Tou-

risten auf beiden Seiten der Grenze schneller und effizienter reisen, ohne mehrmals umsteigen zu müssen. Dies erhöht die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und verringert die Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr, was wiederum die Umwelt schont.

Zweitens stärkt der grenzüberschreitende Nahverkehr die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den Regionen. Eine bessere Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und Märkten fördert die wirtschaftliche Integration und schafft neue Möglichkeiten für Unternehmen sowie Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Dies trägt zur wirtschaftlichen Stabilität und zum Wachstum in den Grenzregionen bei.

Drittens spielt der grenzüberschreitende Nahverkehr eine wichtige Rolle im europäischen Integrationsprozess. Durch die verbesserte Verbindung wird die Idee eines vereinten Europas greifbarer, indem die Bürgerinnen und Bürger die Vorteile einer engen Zusammenarbeit in der Praxis erleben können.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 18. November 2024 Nr. VM3-0141.5-32/122/2 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. welche Bedeutung die Landesregierung dem grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr zwischen Deutschland und Frankreich beimisst;

Zu 1.:

Baden-Württemberg ist eng mit seinen Nachbarn verbunden. Die grenzüberschreitenden Kooperationsräume wie etwa entlang des Oberrheins zählen zu den innovativsten Regionen in Europa. Vor diesem Hintergrund misst die Landesregierung dem grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als wichtigem Standortfaktor für die Grenzregion und als Sinnbild für die deutsch-französische Freundschaft eine hohe Bedeutung bei. Hier wird der Mehrwert Europas für die Menschen spürbar.

2. welche Herausforderungen sich bei der Organisation grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehrs zwischen Deutschland und Frankreich nach den Erfahrungen der Landesregierung ergeben;

Zu 2.:

Bei dem grenzüberschreitenden SPNV sind insbesondere die unterschiedlichen technischen Gegebenheiten in Frankreich und Deutschland zu berücksichtigen. Bei der aktuell laufenden europaweiten Ausschreibung der SPNV-Betriebsleistungen sind zudem die unterschiedlichen rechtlichen Rahmenbedingungen zu beachten und stets eine Herausforderung.

3. warum für die Regiolis-Verbindungen mit der Region Grand Est Züge der Baureihe Coradia Polyvalent beim französischen Hersteller Alstom bestellt wurden und keine europaweite Ausschreibung erfolgt ist;

Zu 3.:

Die Entscheidung für die Züge vom Typ Coradia Polyvalent wurde gemeinsam mit der Région Grand Est und den anderen beteiligten deutschen Aufgabenträgern im Jahr 2019 getroffen. Zu diesem Zeitpunkt war vorgesehen, dass das grenzüberschreitende Netz zum Fahrplanjahr 2025 in Betrieb gehen sollte. Angesichts des

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

angestrebten Termins musste der Zeitplan für die Entwicklung, Zulassung und den Bau der Fahrzeuge abgesichert werden. Die Coradia Polyvalent wurden über einen bereits bestehenden französischen Rahmenvertrag zwischen der SNCF und dem Hersteller beschafft, der aus einer Ausschreibung der SNCF im Jahr 2008 hervorging, wobei sich die Région Grand Est an den von ihr betriebenen Zügen (derzeit 100 Züge) finanziell beteiligte.

Die Nutzung des Rahmenvertrags ermöglicht eine Verteilung der Fixkosten auf die gesamte Serie. Bei einer separaten Ausschreibung von Neufahrzeugen hätte die Gesamtheit der Fixkosten auf die geringe Anzahl der gebauten Züge verteilt werden müssen. Eine weitere Erwägung war, dass sich durch die Nutzung des Rahmenvertrags Synergien bei der Wartung und im Betrieb (Möglichkeit zur Kuppelung mit innerfranzösisch eingesetzten Fahrzeugen) ergeben.

4. wie sich das Verhältnis zwischen der öffentlichen Ausschreibung für den Betrieb der grenzüberschreitenden Verbindungen auf der einen Seite und der Tatsache, dass die Züge nur in den Wartungszentren der SNCF in Metz, Straßburg und Mulhouse gewartet werden können, auf der anderen Seite darstellt;

Zu 4.:

Der überwiegende Anteil der Fahrten wird im französischen Schienennetz gefahren. Die Wartungseinrichtungen sind vor diesem Hintergrund an betrieblich sinnvollen Standorten eingerichtet. Die Région Grand Est wird die genannten Wartungszentren allen Bietern zu gleichen Konditionen und damit diskriminierungsfrei zur Verfügung stellen.

5. welches die Gründe für die Verzögerungen bei der Zulassung der Züge sind und wann sie mit einer abgeschlossenen Zulassung für den Betrieb der Fahrzeuge in Deutschland rechnet;

Zu 5.:

Das Zulassungsverfahren für den Zug wurde zunächst für jedes nationale Eisenbahnnetz und die Interoperabilität an den Grenzen der zwei Netze in einem einzigen Antrag durchgeführt, der an die europäische Sicherheitsbehörde und an die beiden nationalen Sicherheitsbehörden weitergeleitet werden sollte. Die Zulassung war für das Frühjahr 2024 erwartet worden.

Es wurde jedoch eine Nichtkonformität des Bremssystems für das deutsche Eisenbahnnetz festgestellt, die eine Zulassung des Zuges nicht zuließ. Angesichts der erforderlichen Untersuchungsfristen, die zu einer vollständigen Zulassung des Zuges erst 2025 führen würden, wurde der Zulassungsantrag in zwei Teile aufgeteilt. Für Frankreich erhielt der Zug im Oktober 2024 seine Zulassung. Für Deutschland steht die Zulassung noch aus und wird bis zum Sommer 2025 angestrebt.

6. wie die Taktung aussehen wird (bitte Aufschlüsselung für die drei Strecken, die Baden-Württemberg betreffen);

Zu 6.:

Auf der Strecke Offenburg–Straßburg verkehren die Züge derzeit fast ganztägig im Halbstundentakt. Bestehende Lücken werden mit der Ausschreibung geschlossen werden.

Auf der Strecke Müllheim–Mulhouse verkehren Züge bis Neuenburg im Stundentakt und bis Mulhouse im Zweistundentakt. Die Ausschreibung sieht einen durchgehenden Stundentakt auf der Strecke vor.

Auf der Strecke (Karlsruhe–)Wörth–Lauterbourg–Straßburg werden in den ersten Jahren nur Einzelleistungen in Tagesrandlage nach Karlsruhe durchfahren. Erst Anfang der 2030er-Jahre ist geplant, dass die Züge regelmäßig von und nach Karlsruhe verkehren. Dann wird ein Stundentakt gefahren werden.

7. welche Anschlussbeziehungen in den Fahrplänen für das gegenwärtig ausgeschriebene grenzüberschreitende Netz an den Fernverkehr in Frankreich und Deutschland vorgesehen sind (aufgeschlüsselt nach den drei Baden-Württemberg betreffenden Strecken);

Zu 7.:

Auf der Strecke Offenburg–Straßburg bestehen folgende Fernverkehrsanschlüsse:

- zweistündliche Anschlüsse an den TGV von bzw. nach Paris
- stündliche Anschlüsse an die ICE-Linien 12 und 43 in Richtung Norden und Süden

Die Strecke Müllheim–Mulhouse hat in Müllheim lediglich Korrespondenz mit dem Regionalverkehr, da in Müllheim systematisch keine Fernzüge halten.

Da auf der Strecke (Karlsruhe–)Wörth–Lauterbourg–Straßburg zunächst nur Einzelleistungen von und nach Karlsruhe verkehren werden, ergeben sich keine relevanten Anschlussbeziehungen. Im Zielzustand bestehen dann im Knoten Karlsruhe regelmäßige Anschlüsse in Richtung Basel und Köln/Frankfurt.

8. inwiefern mit den neuen Fahrzeugen und der Fahrplankonzeption für die grenzüberschreitenden Strecken, insbesondere auf der heute bereits stark ausgelasteten bzw. teilweise überlasteten Europabahn, eine Ausweitung der Kapazitäten erfolgen wird;

Zu 8.:

Im Einsatz auf der Europabahn sind derzeit Fahrzeuge des Typs RS 1 (Regioshuttle des Herstellers Stadler). Die Maximalkapazitäten dieser Fahrzeuge liegen (in Doppeltraktion) bei 140 Sitzplätzen. Mit dem geplanten Einsatz der Polyvalent-Züge werden die Kapazitäten auf 220 Sitzplätze ausgeweitet.

9. welche Auswirkungen sie durch die Erweiterung des grenzüberschreitenden Regionalverkehrs mit den neuen Zügen auf die Umwelt und den CO₂-Ausstoß in den betroffenen Regionen erwartet (bitte Aufschlüsselung für die drei Strecken, die Baden-Württemberg betreffen);

Zu 9.:

Die neuen Züge können unter Fahrdraht elektrisch und auf nicht elektrifizierten Strecken mit Dieselantrieb verkehren. Dies ermöglicht, dass die Züge auf den elektrifizierten Streckenabschnitten emissionsfrei verkehren können. Komplett elektrifiziert sind die Verbindungen Straßburg–Offenburg und Mulhouse–Müllheim. Die Strecke Straßburg–Lauterbourg–Wörth–Karlsruhe ist nur im Abschnitt Wörth–Karlsruhe elektrifiziert.

Hinzu kommt ein weiterer Effekt: Die Landesregierung geht davon aus, dass durch das verbesserte Angebot auf der Schiene Nutzerinnen und Nutzer des motorisierten Individualverkehrs zur Nutzung des Angebots motiviert werden können mit entsprechend positiven Auswirkungen auf Umwelt und Klima.

10. inwieweit neben den Verbesserungen im grenzüberschreitenden SPNV zwischen Frankreich und Baden-Württemberg auch Vereinfachungen, Kooperationen, Anerkennungen im Tarif- und Ticketbereich auf diesen Strecken geplant sind bzw. angestrebt werden, um bestehende Zugangshürden abzubauen;

Zu 10.:

Mit Inbetriebnahme des neuen Angebotskonzepts ist auch die Einführung eines grenzüberschreitenden Tarif- und Vertriebskonzepts Deutschland/Frankreich geplant. Dazu wurden in Zusammenarbeit mit der Région Grand Est, den Bundesländern Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Saarland sowie den Tarifverbänden und der BW-Tarif GmbH ein erstes Grobkonzept entwickelt. Dieses wird als Grundlage für die weiteren Ausarbeitungen dienen.

In den Monaten Juli und August 2024 fand bereits eine Kooperation von Tickets für junge Menschen zwischen der Région Grand Est und dem Land Baden-Württemberg statt. Die Kooperationspartner beabsichtigen, die Anerkennung und die Kooperation in den Folgejahren fortzusetzen.

11. ob es realisierbar ist, die Verbindung Straßburg–Karlsruhe, die linksrheinisch auf der französischen Seite mit der Strecke Straßburg–Lauterbourg–Wörth–Karlsruhe geplant ist, auch zusätzlich oder alternativ über die Rheintalbahn mit der Strecke Straßburg–Appenweier–Bühl–Rastatt–Karlsruhe zu führen und ob es Überlegungen in diese Richtung gibt;

Zu 11.:

Es gibt Überlegungen, eine neue Verbindung Karlsruhe–Straßburg via Rheintalbahn künftig einzuführen. Es können jedoch derzeit noch keine Aussagen darüber getroffen werden, ob eine solche Verbindung auch realisiert werden kann. Das mögliche zukünftige SPNV-Expressnetz in Baden-Württemberg wurde im Projekt Zukunftsfahrplan am 22. Juli 2024 öffentlich vorgestellt. Aktuell werden mit den regionalen Akteuren in vier Regionalkonferenzen die Zielvorstellungen für das zukünftige SPNV-Angebot diskutiert. Die Landesregierung wird auch weiterhin kontinuierlich die Ergebnisse und Unterlagen dieses Prozesses veröffentlichen. Detaillierte Informationen finden sie auf der Homepage des Projektes unter <https://zukunftsfahrplan.de/>.

12. welche weiteren grenzüberschreitenden Mobilitätsangebote zwischen Frankreich und Baden-Württemberg, wie im Busverkehr, bei ÖPNV-integrierten On-Demand-Verkehren und bei Shared Mobility-Angeboten, bestehen bzw. ob sie Kenntnis hat, dass diese geplant sind.

Zu 12.:

Es bestehen drei grenzüberschreitende Busverkehrsverbindungen zwischen Frankreich und Baden-Württemberg: Linie 231 Rastatt–Soufflenheim/Seltz, Linie 280 Lahr–Erstein und Linie R26 Breisach am Rhein–Colmar. Mit dem Linienverkehr R2 Offenburg–Europäisches Forum am Rhein besteht durch die Anbindung an das französische Ruftaxi-System *Flex 'hop* am Europäischen Forum am Rhein ein weiteres grenzüberschreitendes ÖPNV-Angebot.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 wird zudem die erste internationale vom Land geförderte Regiobuslinie zwischen Lörrach und dem EuroAirport in Betrieb genommen. Bei dieser Regiobuslinie handelt es sich um ein INTERREG-Projekt, das mit deutschen und französischen Partnern erstmals realisiert wird.

Das Ministerium für Verkehr und die Regierungspräsidien Freiburg und Karlsruhe stehen mit den Landkreisen in der Grenzregion zu Planungen von weiteren grenzüberschreitenden Linienverkehren und Mobilitätsangeboten im engen Austausch.

Hermann

Minister für Verkehr