

Antrag

der Abg. Niklas Nüssle und Nadyne Saint-Cast u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Missing Links – Reaktivierung grenzüberschreitender SPNV Deutschland–Frankreich

Antrag

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

1. welche Erkenntnisse die Landesregierung aus der Bewertung der Betriebskonzepte nach der Abstimmung mit den französischen Partnern zum grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zwischen Freiburg (Deutschland) und Colmar (Frankreich) gewinnen konnte;
2. welches die Hauptprobleme bei der Reaktivierung dieser grenzüberschreitenden SPNV-Verbindung zwischen Deutschland und Frankreich nach den Erfahrungen der Landesregierung sind;
3. wie sich die Förderkulisse aus dem Arbeitsprogramm der EU-Kommission für 2025 darstellt und ob sich Änderungen daran ergaben beziehungsweise von der neu gewählten Kommission geplant sind;
4. welche kurzfristigen Lösungsansätze die Landesregierung anstrebt;
5. ob die im Antrag Drucksache 17/5079 erwähnte Steigerung der Resilienz der Breisgau-S-Bahn und die damit mögliche Angebotsverbesserung auf deutscher Seite nicht zu einer Verteuerung der Herstellungskosten auf französischer Seite führt;
6. ob die Untersuchung der Synergieeffekte mit dem weiterführenden Streckenabschnitt Colmar-Metzeral, der heute bereits im regulären Betrieb bedient wird von der französischen Seite begrüßt wurde (Bezug: Drucksache Antrag 17/5079, Stellungnahme zu Ziffer 6);
7. was die Ergebnisse der Planungen zum Bau des Brückenbauwerks über den Rhein ergeben haben, die im Antrag Drucksache 17/5079 für September/Oktober 2023 angekündigt wurden und ob nach ihrer Kenntnis angedacht ist, die Flächen auf der Insel „Île du Rhin“ als P+R Parkplätze für Pendler zu nutzen;

Eingegangen: 13.6.2025/Ausgegeben: 24.7.2025

*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“.

8. wie der Sachstand bei der Relation Rastatt–Wintersdorf–Roeschwoog–Haguenau ist und weshalb die von PAMINA bestellte Studie zu der Relation noch nicht veröffentlicht wurde;
9. wie sich perspektivisch die Reaktivierungen Freiburg–Colmar und Rastatt–Haguenau(–Strasbourg) entwickeln könnten und was die Voraussetzungen hierfür wären.

13.6.2025

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

Begründung

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. Aus diesem Grund ist die Landesregierung Teil einer Pilotprojektgruppe für die Relation Freiburg–Breisach–Colmar. 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 bereits Ausdruck verliehen: So wurde bereits ein erster Prototyp eines trimodalen Fahrzeugs beschafft, das trotz unterschiedlicher Systeme grenzüberschreitend fahren kann.

Im „Positionspapier Halbzeitüberprüfung MFR 2021 bis 2027“ vom 23. Februar 2023 legt die Landesregierung besonderen Wert darauf, dass auch kleinere, regionale grenzüberschreitende Lückenschlüsse außerhalb des TEN-V-Netzes (sogenannte „Missing Links“) von einer angemessenen EU-Finanzierung profitieren können.

Außerdem wurden in der Stellungnahme der Landesregierung vom 22. August 2023 zum Antrag Drucksache 17/5079 verschiedene Fragen offengelassen oder es wurde auf andere, später erfolgende Veröffentlichungen hingewiesen. Dieser Antrag dient dazu, den aktuellen Sachstand abzufragen und Hindernisse bei der Umsetzung offen zu legen.

S Stellungnahme)*

Mit Schreiben vom 21. Juli 2025 Nr. VM3-0141.5-34/53/2 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. welche Erkenntnisse die Landesregierung aus der Bewertung der Betriebskonzepte nach der Abstimmung mit den französischen Partnern zum grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zwischen Freiburg (Deutschland) und Colmar (Frankreich) gewinnen konnte;

Zu 1.:

Um einen reibungslosen Bahnbetrieb auf einer grenzüberschreitenden Schienenverbindung gewährleisten zu können, bedarf es umfassender Abstimmungen zwischen den Projektpartnern auf beiden Seiten des Rheins. Die Betriebskonzepte wurden auf die Anforderung für die jeweiligen Streckenabschnitte überprüft u. a. hinsichtlich des Infrastrukturbedarfs, der Übergabezeiten, der angestrebten Haltepunkte und dem einzusetzenden Rollmaterial. Die bisherigen Untersuchungen haben ergeben, dass sowohl auf dem deutschen wie auch dem französischen Streckenabschnitt umfassende Infrastrukturanpassungen vorzunehmen sind.

Nach aktuellem Planungsstand ist – ergänzend zu der bestehenden Breisgau S-Bahn – ein Nahverkehrszug zwischen Colmar und Breisach und weiter eine Regionalexpress-Verbindung bis nach Freiburg als Angebot geplant. Ein Gutachten, das von der französischen Projektseite beauftragt wurde, kam zu dem Ergebnis, dass sowohl auf der deutschen als auch auf der französischen Schienenstrecke Potenzial zur Kostenoptimierung im Rahmen des Projekts besteht. Eine Untersuchung zur Ermittlung von Kostenoptimierungspotential wird derzeit angestoßen und soll hierzu weitere Erkenntnisse bringen.

2. welches die Hauptprobleme bei der Reaktivierung dieser grenzüberschreitenden SPNV-Verbindung zwischen Deutschland und Frankreich nach den Erfahrungen der Landesregierung sind;

Zu 2.:

Eine zentrale Herausforderung ist der Wiederaufbau der im Zweiten Weltkrieg zerstörten Eisenbahnbrücke über den Rhein in Form eines Neubaus mehrerer Brückenteile.

Des Weiteren sind beide Zulaufstrecken aktuell eingleisig. Für einen regelmäßigen durchgängigen Betrieb sind jedoch Ausbauten an den Bestandsstrecken notwendig. Auf französischer Seite ist die Strecke nicht elektrifiziert und die grundlegende Modernisierung und Erweiterung der Strecke ist mit hohen Kosten verbunden. Diese Elemente, partielle Zweigleisigkeit, Brückenneubau und Elektrifizierung, tragen zu den erheblichen Kosten bei.

Darüber hinaus sind auch die erwarteten Kosten des Ausbaus des deutschen Abschnittes sehr hoch, da auf weiten Abschnitten zwischen Freiburg und Breisach eine Zweigleisigkeit gebaut werden soll. Dies kommt zwar in erheblichen Maße auch der S-Bahn und deren Betriebsstabilität zugute, führt aber dazu, dass nach Ende der Leistungsphase 1 das Gesamtprojekt mit Bau- und Planungskosten von über 800 Millionen Euro taxiert wurde. Aufgrund dem prognostizierten hohen volkswirtschaftlichen Nutzen ist nach deutscher Bewertungssystematik dennoch ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis zu erwarten. Aus französischer Perspektive und unter Zugrundlegung der französischen Bewertungssystematik erschien das Projekt in diesem Kostenvolumen jedoch sehr teuer, weshalb die Untersuchung zur Optimierung der Kosten angestoßen wurde.

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

Eine zentrale Herausforderung und Aufgabe für die aktuellen Prüfläufe im Projekt stellt damit die Reduktion der Kosten möglichst bei Aufrechterhaltung der Nutzen dar, um das Projekt auf beiden Seiten voranzutreiben. Diese Prüfungen laufen.

3. wie sich die Förderkulisse aus dem Arbeitsprogramm der EU-Kommission für 2025 darstellt und ob sich Änderungen daran ergaben beziehungsweise von der neu gewählten Kommission geplant sind;

Zu 3.:

Zum Stand des Jahres 2025 kann mit keiner finanziellen Förderung aus EU-Mitteln gerechnet werden, die über die geringen Summen aus dem Interreg-Programm hinausgehen. Das Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission für das Jahr 2025 trifft zu Fördermodalitäten keine weiteren Angaben. Bekannt ist, dass das existierende Förderprogramm der EU für Verkehrsinfrastruktur, die Connecting Europe Facility (CEF), bereits weit überzeichnet ist. Die Weichen für die Zukunft der CEF werden mit der Aufstellung des nächsten Mittelfristigen Finanzrahmens gestellt, der ab 2027 gelten wird. Jedoch ist die Strecke aktuell voraussichtlich nicht förderfähig, da mit der CEF nach aktuell geltenden Regelungen nur Projekte gefördert werden können, die in der TEN-V Verordnung hinterlegt sind. Diese Aufnahme in TEN-V erfolgte nicht, da die Strecke nur durch den französischen Staat angemeldet wurden (alleinig zuständig sind hier die Nationalstaaten). Es bedürfte einer Reform beziehungsweise Ausweitung der CEF auf solch wichtige regionale Eisenbahnlückenschlüsse, um Fördergelder für das Projekt einwerben zu können.

4. welche kurzfristigen Lösungsansätze die Landesregierung anstrebt;

Zu 4.:

Die Strecke zwischen Freiburg und Breisach wird regulär über die Breisgau S-Bahn bedient. Von Breisach Bf sind die Haltepunkt entlang der französischen Schienenstrecke bis nach Colmar über eine Buslinie erreichbar. Zudem ist seitens der französischen Projektseite eine Schellbuslinie zwischen Colmar und Breisach zur Anbindung an die Breisgau S-Bahn angedacht.

Das Land engagiert sich mit Nachdruck und federführend für die deutsche Seite für eine Weiterführung der Planung, um das Projekt voranzutreiben. Ferner wurde und wird auf eine Änderung der europäischen Förderregime im Rahmen der Möglichkeiten der Landesregierung hingewirkt.

5. ob die im Antrag Drucksache 17/5079 erwähnte Steigerung der Resilienz der Breisgau-S-Bahn und die damit mögliche Angebotsverbesserung auf deutscher Seite nicht zu einer Verteuerung der Herstellungskosten auf französischer Seite führt;

Zu 5.:

Die Streckenabschnitte auf deutscher und französischer Seite sind jeweils separat zu betrachten. Infrastrukturmaßnahmen auf deutscher Seite beeinflussen die Herstellungskosten auf französischer Seite kaum, umgekehrt verhält es sich ebenso. In Bezug auf den Betrieb, könnte die nicht-elektrifizierte Schienenstrecke von Colmar bis Vogelgrund einen erhöhten Kostenfaktor darstellen. Sollte diese im Zuge des Reaktivierungsprojekts nicht elektrifiziert werden, würde ein batterieelektrisches Fahrzeug (BEMU) zum Einsatz kommen. Die Anschaffung und der Betrieb dieser Züge wären tendenziell mit höheren Kosten verbunden im Vergleich zu elektrischem Rollmaterial (EMU), das im Zuge der durchgeführten Elektrifizierung auf der Breisgau S-Bahn verkehrt. Grundsätzlich ist das Land aber auch offen für diesen aktuell zu prüfenden Kostenreduktionsschritt für die Infrastruktur auf französischer Seite und für den grenzüberschreitenden Abschnitt.

6. *ob die Untersuchung der Synergieeffekte mit dem weiterführenden Streckenabschnitt Colmar-Metzeral, der heute bereits im regulären Betrieb bedient wird von der französischen Seite begrüßt wurde (Bezug: Drucksache Antrag 17/5079, Stellungnahme zu Ziffer 6);*

Zu 6.:

Die aktuelle Position der französischen Seite bezüglich bestehender Synergieeffekte mit dem weiterführenden Streckenabschnitt Colmar-Metzeral ist der Landesregierung leider nicht bekannt. Wir bitten Sie, zur Beantwortung Ihrer Frage, direkt auf die entsprechenden französischen Ansprechpartnerinnen und -partner zuzugehen. In der Vergangenheit wurde eine Kombination mit dieser Strecke eher kritisch bewertet, da sie die Komplexität im Projekt insb. im Knoten Colmar erhöhen würde.

7. *was die Ergebnisse der Planungen zum Bau des Brückenbauwerks über den Rhein ergeben haben, die im Antrag Drucksache 17/5079 für September/Oktober 2023 angekündigt wurden und ob nach ihrer Kenntnis angedacht ist, die Flächen auf der Insel „Ile du Rhin“ als P+R Parkplätze für Pendler zu nutzen;*

Zu 7.:

Die aktuelle Planungstiefe zum Bau des Brückenbauwerks über den Rhein lässt derzeit noch keine Aussage über die Nutzung der Flächen auf der „Ile du Rhin“ als P+R Parkplätze für Pendlerinnen und Pendler zu. Diese Fragestellung würde aber Gegenstand der Planungen der Leistungsphase 2 sein.

8. *wie der Sachstand bei der Relation Rastatt–Wintersdorf–Roeschwoog–Hague-nau ist und weshalb die von PAMINA bestellte Studie zu der Relation noch nicht veröffentlicht wurde;*

Zu 8.:

Die multimodale Machbarkeitsuntersuchung für diese grenzüberschreitende Strecke wurde erfolgreich abgeschlossen. Die Frage der Veröffentlichung sowie eine Weiterverfolgung der Planung ist an den Vorhabenträger, den Eurodistrict Pamina, zu stellen. Die Landesregierung ist an einer Weiterführung der Untersuchung und der Reaktivierung der Strecke interessiert.

9. *wie sich perspektivisch die Reaktivierungen Freiburg–Colmar und Rastatt–Hague-nau(–Strasbourg) entwickeln könnten und was die Voraussetzungen hierfür wären.*

Zu 9.:

Beide Reaktivierungsvorhaben könnten sinnvolle Lückenschlüsse mit dem Schienenpersonennahverkehr im Grenzraum am Oberrhein darstellen und die Mobilität der Menschen vor Ort verbessern, den Wirtschaftsraum stärken (z. B. im Rahmen der Mobilität von Fachkräften) und ein wichtiges nachhaltiges Mobilitätsangebot darstellen. Für die Weiterverfolgung der beiden Projekte, ist Einigkeit über die nächsten Planungsschritte und deren Finanzierung zu erzielen.

Herman

Minister für Verkehr