

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/28159 –**

### **Grenzübergreifende Schienenverbindungen zwischen Deutschland und Frankreich**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Zusammenarbeit mit Frankreich ist von enormer Bedeutung für Deutschland und ein Zeichen der europäischen Einigung über Grenzen und Hindernisse hinweg. Eine enge Kooperation auf allen staatlichen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Ebenen gilt es nach Ansicht der Fragesteller dabei auch, durch die Verbesserung der grenzübergreifenden Schieneninfrastruktur zu unterstützen. Gerade für die an Frankreich angrenzenden Bundesländer Saarland, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg ist dies von großer praktischer wie auch symbolischer Bedeutung.

Während sowohl Vertreter der französischen wie auch der deutschen Regierung als auch die Deutsch-Französische Parlamentarische Versammlung sich für die Schaffung einer direkten Schnellzugverbindung zwischen Paris und Berlin einsetzen, besitzen nach Ansicht der Fragesteller auch weitere Schienenprojekte im direkten Grenzgebiet ein enormes Potenzial sowohl für den Personen- wie auch den Güterverkehr und die daraus resultierenden politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Vorteile.

1. Wie viele und welche grenzübergreifenden Schienenprojekte mit Frankreich befinden sich aktuell in der Umsetzung (bitte aufschlüsseln)?
  - a) Bis wann sollen diese jeweils fertiggestellt werden?
  - b) Kam es bisher zu Verzögerungen bei Projekten, und wenn ja, was waren die Gründe?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) befinden sich aktuell drei Schienenprojekte in Planung bzw. Umsetzung: die Untersuchung der Wiedererrichtung einer Rheinbrücke im Zuge der Verbindung Freiburg – Colmar, die Ausbaustrecke Ludwigshafen – Saarbrücken als Bestandteil der Schnellbahnverbindung (POS (Paris – Ostfrankreich – Südwestdeutschland) Nord) sowie die Ausbaustrecke Kehl – Appenweier als Bestandteil der POS Süd.

Die Strecke Freiburg – Colmar befindet sich in der Grundlagenermittlung/Vorplanung (Leistungsphase 1/2). Aufgrund dieser frühen Leistungsphase ist eine Aussage zu weiteren Planungsschritten oder ggf. Fertigstellung noch nicht möglich.

Für die POS Nord ist der infrastrukturseitige Ausbau Ende 2019 erfolgt. Derzeit erfolgt die Realisierung des neuen Leit- und Sicherungstechnik European Train Control System (ETCS). Die Inbetriebnahme wird für Ende 2025 angestrebt.

Die Rheinbrücke bei Kehl als Teil der POS Süd wurde bereits 2010 in Betrieb genommen. Für die Ostseite des Bahnhofs Kehl einschl. Kinzigbrücke wird für  $V_{\max} = 160$  km/h eine Realisierung bis Ende 2026 angestrebt. Der Abschnitt Kork – Appenweier befindet sich aktuell in einer frühen Leistungsphase. Daher ist eine Aussage zur Fertigstellung noch nicht möglich.

Die Planungen zur Strecke Freiburg – Colmar verlaufen zeitplangemäß.

Auf der Basis der laufenden Planung und Realisierung von ETCS für die POS Nord wurde beschlossen, dass die bestehenden Relaisstellwerke (Landstuhl, Kaiserslautern, Hochspeyer) komplett durch elektronische Stellwerkstechnologie (ESTW) ersetzt werden.

Die Planungen und Realisierungen der POS Süd werden in Abstimmung zwischen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der DB Netz AG unter Berücksichtigung der Ergebnisse des jeweiligen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) gestuft initiiert.

2. Welche Mittel hat die Bundesregierung in den vergangenen zehn Jahren für grenzübergreifende Schienenprojekte mit Frankreich zur Verfügung gestellt, und wie wurden diese abgerufen (bitte nach Jahren und Zweck aufschlüsseln)?

Die vom Bund über den Bundeshaushalt ausgereichten Mittel ergeben sich aus der nachfolgenden Tabelle:

| <b>Jahr</b>  | <b>POS Nord</b><br>Angaben in<br>Millionen Euro | <b>POS Süd</b><br>Angaben in<br>Millionen Euro |
|--------------|---|--|
| 2011         | 16,1  | 7,0  |
| 2012         | 39,5  | 1,4  |
| 2013         | 47,1  | 2,5  |
| 2014         | 39,9  | 0,8  |
| 2015         | 28,3  |  |
| 2016         | 28,5  | -0,1   |
| 2017         | 30,3  | 1,7  |
| 2018         | 29,6  | 1,6  |
| 2019         | 16,9  |  |
| 2020         | 23,3  |  |
| <b>Summe</b> | <b>299,4</b>                                    | <b>14,8</b>                                    |

Die zur Verfügung gestellten Mittel wurden bzw. werden zur Erreichung der im jeweiligen BVWP/Bedarfsplan für die Bundesschienenwege entsprechend der verkehrspolitischen Ziele verwendet. Die dafür konkret erforderlichen Maßnahmen sind in den Finanzierungsvereinbarungen in ihrer jeweils gültigen Fassung beschrieben. Der Mittelabruf für die einzelnen Teilmaßnahmen erfolgt analog zum jeweiligen Planungs- und Baufortschritt aufgrund eines Antrags der Vor-

habenträgerin und nach Prüfung und Genehmigung durch das Eisenbahn-Bundesamt.

Folgende Zahlungen sind im Zusammenhang mit der Studie Freiburg – Colmar erfolgt:

1. Vereinbarung aus 2018:

- 2019: 23.175 Euro
- 2020: 20.360 Euro

2. Vereinbarung aus 2020:

- 2020: 20.000 Euro

3. Plant die Bundesregierung die Reaktivierung abgebauter Strecken im grenzübergreifenden Schienenverkehr mit Frankreich?

Das BMVI beteiligt sich an Studien zur technischen Machbarkeit und wirtschaftlichen Analyse des Vorhabens Freiburg – Colmar. Zudem beabsichtigt das BMVI, sich an der Untersuchung zur Machbarkeit der Reaktivierung der Eisenbahnverbindung Rastatt – Hagenau zu beteiligen.

4. Plant die Bundesregierung den Ausbau der grenzüberschreitenden Schienenstrecke zwischen Mannheim und Basel, insbesondere auf den Strecken Saarbrücken-Hagenau-Rastatt-Karlsruhe (Brücke Wintersdorf) und Ludwigshafen-Wörth-Hagenau-Straßburg, und wenn ja, inwieweit?
- a) Wenn ja, wie weit sind die Planungen diesbezüglich sowie Absprachen auf europäischer und bilateraler Ebene mit Frankreich bisher fortgeschritten?
- b) Wenn nein, wie begründet die Bundesregierung ihre Ablehnung solcher Projekte?

Die genannten Strecken sind aufbauend auf dem Bundesverkehrswegeplan 2030 nicht Bestandteil des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

5. Plant die Bundesregierung den Ausbau der grenzüberschreitenden Schienenstrecke zwischen Freiburg und Colmar, und wenn ja, inwieweit?
- a) Wenn ja, wie weit sind die Planungen diesbezüglich sowie Absprachen auf europäischer und bilateraler Ebene mit Frankreich bisher fortgeschritten?
- b) Wenn nein, wie begründet die Bundesregierung ihre Ablehnung solcher Projekte?

Für die Reaktivierung der Strecke zwischen Freiburg und Colmar führen die SNCF Réseau und die DB Netz AG eine erweiterte Grundlagenplanung einschließlich einer sozio-ökonomischen Bewertung durch. Dabei werden mögliche Betriebskonzepte gemeinsam in Frankreich und Deutschland erarbeitet. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

6. Plant die Bundesregierung den Ausbau der grenzüberschreitenden Schienenstrecke zwischen Niedaltdorf und Bouzonville, und wenn ja, inwieweit?
  - a) Wenn ja, wie weit sind die Planungen diesbezüglich sowie Absprachen auf europäischer und bilateraler Ebene mit Frankreich bisher fortgeschritten?
  - b) Wenn ja, welche konkret Streckenführung ist für diese Planungen vorgesehen?
  - c) Wenn nein, wie begründet die Bundesregierung ihre Ablehnung solcher Projekte?

Die Strecke wurde nicht für den BVWP angemeldet. Zudem sind der Bundesregierung auch keine Planungen der verantwortlichen Stellen für einen durchgehenden Nahverkehr bekannt. Auf der deutschen Seite wird die Strecke bis Niedaltdorf im Regelverkehr betrieben.

7. Welche Auswirkungen hat die Unterscheidung in Fern- oder Nahverkehr im Schienenverkehr auf die Planungen zum Ausbau der grenzübergreifenden Schienenprojekte mit Frankreich nach Kenntnis der Bundesregierung?

Maßnahmen, die überwiegend dem Fernverkehr dienen, werden in der Regel auf Grundlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes finanziert. Bei Maßnahmen, die vorwiegend dem Nahverkehr dienen, kann bei Vorliegen der entsprechenden Fördervoraussetzungen eine anteilige Finanzierung auf Basis des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) erfolgen.

8. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus regulatorischen Problemen im grenzübergreifenden Schienenverkehr, etwa im Hinblick auf arbeitsrechtliche Vorgaben für Fahrleiter, und welche Maßnahmen unternimmt sie bzw. plant sie, um Abhilfe zu schaffen?

Nach Auskunft der DB AG bestehen keine regulatorischen Probleme im Sinne des Eisenbahnregulierungsrechts und hinsichtlich der Fahrdienstleiter, die den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Frankreich behindern könnten.

9. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus Problemen rund um IT- und digitale Vorgaben und Anwendungen im grenzüberschreitenden Schienenverkehr, und welche Maßnahmen unternimmt sie bzw. plant sie, um Abhilfe zu schaffen?

Bei den Projekten POS Nord und POS Süd wird von der DB Netz AG eine Streckenausrüstung mit ETCS bis zur Bundesgrenze geplant. Die DB Netz AG und die SNCF Réseau sowie die beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen stimmen sich über die technischen und betrieblichen Details zum Umschalten auf das jeweils andere System im Grenzstreckenbereich ab, um einen sicheren und störungsfreien grenzüberschreitenden Betrieb sicherzustellen.

10. Welche europäischen, bilateralen, deutschen oder französischen Fördermöglichkeiten gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung für grenzübergreifende Schienenprojekte mit Frankreich (bitte aufschlüsseln)?
  - a) Für welche laufenden Projekte grenzübergreifender Schienenprojekte mit Frankreich werden welche Fördermöglichkeiten nach Kenntnis der Bundesregierung genutzt (bitte aufschlüsseln)?
  - b) Für welche geplanten Projekte grenzübergreifender Schienenprojekte mit Frankreich ist die Nutzung welcher Fördermöglichkeiten nach Kenntnis der Bundesregierung geplant (bitte aufschlüsseln)?

Zur Finanzierung grenzüberschreitender Schienenprojekte stehen Bundeshaushaltsmittel des Bedarfsplans zur Verfügung. Außerdem ist eine Förderung mit EU-Mitteln aus der Connecting Europe Facility (CEF) möglich, wenn die betreffenden Strecken Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes sind.

Für die POS Nord wurden neben der Finanzierung aus Bundeshaushaltsmitteln des Bedarfsplans auch CEF-Fördermittel genutzt. Die Ausfinanzierung des Vorhabens erfolgt durch die Bundeshaushaltsmittel des Bedarfsplans.

Im Zusammenhang mit der POS Süd erfolgt eine Finanzierung aus Bundeshaushaltsmitteln des Bedarfsplans. Daneben ist eine Antragstellung zur EU-Förderung im Rahmen der Konnektivität Europa Fazilität 2021 bis 2027 (CEF II) in Vorbereitung.

Zur Umsetzung des Vertrags von Aachen sind im Bundeshaushalt 2021 im Kapitel 1202 Titel 682 01 „Machbarkeitsstudien für grenzüberschreitende Mobilität zur Umsetzung des Aachener Vertrages“ Mittel in Höhe von 3,5 Mio. Euro vorgesehen. Derzeit wird aus dem Titel anteilig die erweiterte Grundlagenplanung der Reaktivierung der Eisenbahnverbindung Freiburg – Colmar gefördert.

Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), auch den grenzüberschreitenden, sind die Länder zuständig. Sie erhalten dafür auf Grundlage des Regionalisierungsgesetzes (RegG), des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und über eine Beteiligung am Umsatzsteueraufkommen finanzielle Unterstützung durch den Bund.

Für den SPNV erhalten die Länder für den Zeitraum von 2020 bis 2031 allein über das RegG Mittel in Höhe von rd. 122 Mrd. Euro. Davon entfallen auf die Länder mit gemeinsamer Grenze zu Frankreich folgende Anteile: Auf Baden-Württemberg rund 14,3 Mrd. Euro, auf Rheinland-Pfalz rund 6,3 Mrd. Euro und auf das Saarland rund 1,5 Mrd. Euro. Auf Grundlage des GVFG erhalten die Länder zudem zurzeit 1 Milliarde Euro pro Jahr. Dieser Betrag wird ab 2025 auf 2 Mrd. Euro verdoppelt und ab 2026 mit 1,8 Prozent jährlich dynamisiert.

11. Welche möglichen Fördermöglichkeiten laufen nach Kenntnis der Bundesregierung für Projekte grenzübergreifender Schienenprojekte mit Frankreich in diesem Jahr aus (bitte nach Programm und Ablaufdatum sowie möglicherweise betroffenen Projekten aufschlüsseln)?

Für die POS Nord ist die CEF I-Förderung am 31. März 2021 ausgelaufen.

12. In welchen europäischen, bilateralen, föderalen oder anderweitigen Gremien in denen die Bundesregierung vertreten ist, wurde das Thema grenzübergreifender Schienenprojekte mit Frankreich in den vergangenen 24 Monaten behandelt, und mit welchem Ergebnis (bitte nach Gremien, Datum, Teilnehmern und Aussagen bzw. Plänen zu grenzübergreifender Schienenprojekte mit Frankreich aufschlüsseln)?

In Zusammenhang mit dem Vertrag von Aachen hat das BMVI bereits 2019 auf Arbeitsebene einen Runden Tisch einberufen. Er hat am 2. Mai 2019, 28. Juni 2019, 18. September 2019 und 3. Dezember 2019 getagt. Neben Vertreterinnen bzw. Vertretern der betroffenen Länder (Hessen, Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg, Saarland) und der DB AG haben sich auch Vertreterinnen und Vertreter des Auswärtigen Amtes, des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat und des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie beteiligt. In dem Gremium wurden mit den Verbindungen Freiburg – Colmar und Rastatt – Hagenau grenzüberschreitende Schienenwege identifiziert, die bei Erfüllung der Voraussetzungen für eine Reaktivierung bzw. Wiederherstellung in Frage kommen könnten.

Am 26. September 2019 wurde im Rahmen der hochrangigen deutsch-französischen Arbeitsgruppe im Schienenverkehr über mögliche Projekte im Zusammenhang mit dem Vertrag von Aachen gesprochen. Beteiligt daran waren auch die jeweiligen nationalen Infrastrukturbetreiber bzw. -unternehmen. U. a. wurde hinsichtlich der Relation Straßburg – Frankfurt Flughafen über die Möglichkeit einer umsteigefreien Verbindung gesprochen. Eine Direktverbindung als zusätzliche Verbindung lässt sich im Ergebnis nicht wirtschaftlich betreiben. Zudem wurde deutlich, dass die gegenwärtige Schieneninfrastruktur keine weiteren Kapazitäten für zusätzliche Verbindungen ohne gravierende Nachteile für andere Reisende zulasse.

Anlässlich des Deutsch-Französischen Ministerrats (DFMR) am 16. Oktober 2019 in Toulouse wurde von beiden Regierungen eine gemeinsame Roadmap abgestimmt.

Im Ausschuss für Grenzüberschreitende Zusammenarbeit (AGZ), eingerichtet auf der Grundlage des Vertrages von Aachen, werden Themen besprochen, die sich u. a. aus den unterschiedlichen Rechtsordnungen der beiden Staaten herleiten. Er setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern der beiden Staaten und Gebietskörperschaften der Grenzregion (insbesondere der an Frankreich angrenzenden Länder, der Region Grand Est und der an Deutschland angrenzenden Departements sowie der Eurodistrikte) sowie Abgeordneten beider Staaten zusammen. Die konstituierende Sitzung unter Vorsitz der beiden Regierungsbeauftragten für deutsch-französische Zusammenarbeit fand am 22. Januar 2020 statt. Am 11. Februar 2021 tagte der AGZ unter den Ko-Vorsitzenden (Baden-Württemberg, Grand Est). Hier nahm auch das BMVI teil. Darüber hinaus fanden mehrere Ad hoc-Sitzungen im Kontext von Corona-Themen statt.

Die Studie zur technischen Machbarkeit und wirtschaftlichen Analyse des Vorhabens Freiburg – Colmar wird durch einen Lenkungsausschuss und einen Projektausschuss begleitet. Teilnehmer sind auf französischer Seite Vertreter der Präfektur Région Grand Est, der Präfektur des Departements Haut-Rhin, der Région Grand-Est, der DREAL Grand-Est, der Collectivité européenne d'Alsace, der Colmar Agglomération, der Communauté de Communes du Pays Rhin Brisach und der SNCF Réseau. Auf deutscher Seite nehmen Vertreter der Bundesregierung, des Landes Baden-Württemberg, des Regierungspräsidiums Freiburg, des Landratsamts Breisgau – Hochschwarzwald, der Stadt Breisach am Rhein, der DB Netz AG und des Zweckverbandes Regio-Nahverkehr Freiburg teil. Im Projektausschuss werden technische Fragen beraten und der Lenk-

ungsausschuss vorbereitet. Im Lenkungsausschuss werden politische Fragen beraten und Entscheidungen zum weiteren Vorgehen getroffen. Der Lenkungsausschuss hat in den letzten 24 Monaten an folgenden Tagen getagt: 26. Juni 2019, 16. September 2019, 10. Oktober 2019, 2. März 2021. Der Projektausschuss hat in den letzten 24 Monaten an folgenden Tagen getagt: 28. Mai 2019, 26. Juni 2019, 3. September 2019, 30. September 2019, 20. Januar 2020, 27. Februar 2020, 24. April 2020, 4. Mai 2020, 15. Mai 2020, 21. September 2020, 9. Dezember 2020, 23. Februar 2021.

13. Wie viele grenzüberschreitenden Schienenstrecken mit Frankreich sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell auf deutscher Seite nicht vollständig elektrifiziert (bitte nach betroffenen Strecken und Streckenlänge aufschlüsseln)?
- Welche Schritte unternimmt die Bundesregierung diesbezüglich?
  - In welcher Höhe wurden in den vergangenen fünf Jahren Mittel dafür zur Verfügung gestellt, wie hoch war der Abruf, und wie viele Kilometer grenzüberschreitender Schienenstrecken mit Frankreich wurden in dieser Zeit elektrifiziert (bitte nach betroffenen Strecken und Streckenlänge aufschlüsseln)?
  - In welcher Höhe sind in den kommenden Jahren Mittel dafür zur Verfügung gestellt worden, und wie viele Kilometer grenzüberschreitender Schienenstrecken mit Frankreich sollen bis wann elektrifiziert werden (bitte nach betroffenen Strecken und Streckenlänge sowie Zeitplänen aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG sind die folgenden drei Grenzstrecken zu Frankreich nicht elektrifiziert:

- Dillingen – Niedaltdorf – Bouzonville (Streckenlänge D ca. 13 km);
- Winden – Wissembourg (Streckenlänge D ca. 13 km);
- Wörth – Lauterbourg (Streckenlänge D ca. 12 km).

Für diese Strecken gibt es keine Planung zur Elektrifizierung. Vor diesem Hintergrund waren und sind keine Bundeshaushaltsmittel erforderlich.

14. Welche grenzübergreifenden Schienenprojekte mit Frankreich sind in Planung, und welche weiteren Projekte strebt die Bundesregierung an (bitte nach Projekten, eingeplanten Mitteln sowie ggfs. nach Start- und Endzeitpunkt aufschlüsseln)?

Neben den bereits genannten Projekten sind keine weiteren grenzübergreifenden Projekte mit Frankreich in Planung.

15. Welche dieser Projekte sind aus Sicht der Bundesregierung von nationaler Bedeutung?

Die Bundesregierung misst allen Projekten, die den grenzüberschreitenden Schienenverkehr zwischen Deutschland und Frankreich verbessern können, große Bedeutung zu.



16. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Stand der grenzübergreifenden Schienenprojekte mit Frankreich?

Der erreichte Ausbauzustand bei den grenzübergreifenden Bedarfsplanprojekten mit Frankreich ermöglicht bereits seit Jahren die erfolgreiche Nutzung durch Hochgeschwindigkeitszüge der DB AG und der SNCF. Nach Abschluss der laufenden bzw. in Planung befindlichen Bauarbeiten werden sich weitere Fahrzeitverkürzungen und somit weitere Attraktivitätssteigerungen ergeben.