



Beschluss

Thema: grenzüberschreitende Bahnverbindungen

Berichterstatter: Rheinland-Pfalz und Region Grand Est

1. Aktuelle Situation

Artikel 13 des Vertrages von Aachen (VvA) sieht vor, dass die beiden Staaten den lokalen Behörden der Grenzgebiete angemessene Befugnisse, zweckgebundene Mittel und beschleunigte Verfahren zur Verfügung stellen, um Hindernisse bei der Durchführung grenzüberschreitender Projekte, insbesondere im Bereich des Verkehrs, zu überwinden.

Die Dezentralisierung in Frankreich einerseits und die veränderte Kompetenzverteilung zwischen Bund und Ländern andererseits haben dazu geführt, dass die Staaten die Organisation des regionalen Schienenpersonenverkehrs den Regionen und Ländern übertragen haben.

In Frankreich wurde die Verantwortung bereits vor 20 Jahren übertragen, wobei damals ein finanzieller Ausgleich auf der Basis eines nicht revidierbaren Lieferumfangs vereinbart wurde. So müssen, abgesehen von den jährlichen Neubewertungen, die nicht alle Änderungen der Dienstleistungskosten abdecken, alle Änderungen des Umfangs der Verkehrsdienste von den Regionen getragen werden, einschließlich der grenzüberschreitenden Dienste, die Teil der Eisenbahnpersonenverkehrsdienste von nationalem Interesse sind, auch wenn sie in den Zuständigkeitsbereich des Staates fallen.

Ebenso war das übertragene rollende Material bereits sehr alt (im Durchschnitt mehr als 30 Jahre) und für die Entwicklung direkter grenzüberschreitender Bahnverbindungen nicht geeignet. Der finanzielle Ausgleich, der vom Staat gewährt wurde, stand nicht im Verhältnis zur Notwendigkeit, eine alte Flotte zu erneuern, und war noch weniger ausreichend für die Entwicklung eines grenzüberschreitenden deutsch-französischen Schienenverkehrsnetzes mit hohem Angebotsstandard.

Darüber hinaus leidet das französische Schienennetz seit etwa dreißig Jahren unter mangelnder Wartung, insbesondere im als „UIC 7 bis 9“ klassifizierten Nahverkehr. Ein großer Teil der grenzüberschreitenden Nahverkehrsverbindungen zwischen Frankreich und Deutschland hängt von diesen Infrastrukturen ab. Die Region Grand Est hat sich verpflichtet, die Verwaltung dieses Netzes in Anwendung der Bestimmungen des Artikels 172 des Rahmengesetzes über die Mobilität (LOM) vom 24. Dezember 2019 zu übertragen. Um diese Politik zu verstetigen, erwartet die Region vom Staat eine verstärkte finanzielle Unterstützung für Sofortmaßnahmen, aber auch für Erneuerungs- und Modernisierungsinvestitionen.

In Deutschland wurde der Nahverkehr im Rahmen der Regionalisierung (1996) auf die Bundesländer übertragen. Die vom Bund übertragenen Mittel wurden auf der Grundlage des 1994 geltenden Leistungsangebots berechnet, das in der Regel keine grenzüberschreitenden Leistungen enthielt. Infolge der höheren Instandhaltungs- und Betriebskosten wurden damals

die für den grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Fahrzeuge von der Deutschen Bahn ohne Rücksprache mit den Ländern aus dem Verkehr gezogen.

Neben sieben direkten grenzüberschreitenden Verbindungen entsprechen zwei weitere Projekte den im Rahmen des VvA festgelegten Prioritäten für die Mobilität, da sie ein großes Potenzial für die Entwicklung der Nachbarregionen haben:

- Reaktivierung der Strecke Colmar/Freiburg (einschließlich des Wiederaufbaus der 1945 zerstörten Breisacher Eisenbahnbrücke, der Erneuerung der Strecke zwischen Colmar und Volgelsheim und der Ausbau der Strecke zwischen Breisach und Freiburg);
- Wiederherstellung einer durchgängigen Infrastruktur der Strecke (Saarbrücken-Sarreguemines)-Obermodern-Haguenau-Roeschwoog (FR)-Rastatt (DE)-(Karlsruhe), die den Umbau (bzw. die Rekonstruktion) der Rheinbrücke zwischen Beinheim (FR) und Wintersdorf (FR) (die derzeit für den Straßenverkehr genutzt wird) und den Ausbau von 40 Kilometern der Strecke erfordert;

2. Entwicklung

/Verbesserung der bestehenden Verbindungen/

Kurzfristig haben die Grand Est Region (RGE) und die Länder Saarland, Rheinland-Pfalz (RP) und Baden-Württemberg (BW) ein besonders ehrgeiziges und innovatives Projekt zur Stärkung des grenzüberschreitenden Verkehrs mit Deutschland bis Dezember 2024 auf 7 Strecken in Angriff genommen:

- Trier (RP)/Perl/Metz (Lothringen)
- Saarbrücken (Saarland)/Metz (Lothringen)
- Saarbrücken (Saarland)/Sarreguemines/Strasbourg (Elsass)
- Neustadt (RP)/Wissembourg/Strasbourg (Elsass)
- Wörth (RP)/Lauterbourg/Strasbourg (Elsass)
- Strasbourg (Elsass)/Kehl/Offenburg (BW)
- Mulhouse (Elsass)/Müllheim (BW)

Die ab diesem Zeitpunkt vorgesehene Änderung des Angebotsniveaus wird zu einem erheblichen Anstieg der Betriebskosten führen, was auf französischer Seite eine Erhöhung der nationalen Beiträge zur Begleitung der Umsetzung erfordert.

Ebenso erfordert die Einrichtung der direkten Bahnverbindungen die Anschaffung von 30 Zügen, die mit französischen und deutschen Betriebssystemen ausgestattet werden sollen.

Zu diesem Zweck finanzieren die RGE und die betroffenen Bundesländer die Entwicklung eines Prototyps zur Herstellung der zukünftig 30 grenzüberschreitenden Züge. Die Kosten für die Anschaffung dieser Fahrzeuge belaufen sich auf 376,4 Mio. €. Die Investition von 27,8 Mio. und von 60 Mio. ist erforderlich, damit die Züge in Deutschland und Frankreich fahren können.

Um die Entwicklung dieser internationalen Verbindungen zu unterstützen, ist eine finanzielle Unterstützung der Staaten für die RGE und die Bundesländer unerlässlich; diese Hilfe könnte auch im Rahmen der Konjunkturprogramme (nationale und europäische Komponente) ins Auge gefasst werden.

/Entwicklung von neuen Verbindungen/

Mittel- und langfristig stellen sich weitere Projekte zum Ausbau der deutsch-französischen grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindungen den Herausforderungen des VvA.

Auf interregionaler Ebene geht es um die EuroAirport-Bahnverbindung oder die Verbesserung der Hochgeschwindigkeitsverbindungen zwischen Straßburg und Frankfurt (FRA, Flughafen) oder zwischen Paris und Mannheim über Saarbrücken.

Darüber hinaus ist die Reaktivierung der Strecken Colmar/Freiburg und Haguenau/Rastatt von großer Bedeutung für die Vervollständigung der Infrastruktur in der Grenzregion:

- das Projekt Colmar/Freiburg befindet sich derzeit in der Phase einer Vorstudie, deren Ergebnisse im Herbst 2022 erwartet werden,
- bezüglich der Strecke Haguenau/Rastatt (die für den Schienengüterverkehr genutzt werden könnte) wurde eine umfassende Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben (MobiPamina, beauftragt vom Eurodistrikt Pamina, Ergebnisse werden im Februar 2022 erwartet).

Darüber hinaus können Studien zur Verbesserung der Mobilität zwischen der Ostmosel (Forbach) und dem Saarland Gegenstand einer finanziellen Förderung sein, sofern eine lokale Unterstützung gegeben ist.

Die Antworten von Staat und Bund auf kurzfristige Fragen werden es ermöglichen, Richtlinien für die erfolgreiche Umsetzung mittel- und langfristiger Projekte zu geben, indem die lokalen Behörden mit den notwendigen Ressourcen ausgestattet werden.

3. Politische Bewertung

Die staatliche Unterstützung der RGE und der Länder für den Ausbau der grenzüberschreitenden Verbindungen würde dazu beitragen, die im VvA festgelegten Ziele zu erreichen. Zu diesem Zweck müssen die Modalitäten der Finanzierung der Betriebskosten, der Anschaffung von rollendem Material und der Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur von beiden Ländern angepasst werden, um den besonderen Belastungen Rechnung zu tragen, die von den regionalen Behörden getragen werden.

In diesem Zusammenhang sollten europäische Mittel von allen Partnern gemeinsam mobilisiert werden und zwar besonders für:

- die Beschaffung der Züge im Rahmen des Wiederaufbauplans
- die Herstellung von Eisenbahninfrastrukturen im Rahmen des TEN-V Netzes.

Die Einbindung der fehlenden Verbindungen Colmar/Freiburg und Haguenau/Rastatt in das TEN-V-Gesamtnetz könnte auch die Mobilisierung europäischer Mittel für die nächsten Etappen und die Freisetzung zusätzlicher Haushaltsspielräume für die Mitgliedstaaten ermöglichen. Auch der Wiederaufbau der Rheinbrücke zwischen Colmar und Freiburg (1945 zerstört) wäre ein starkes politisches Signal und würde es ermöglichen, die Erreichbarkeit und Attraktivität des Gewerbegebiets EcoRhena und des in Konversion befindlichen Fessenheimer Areals zu stärken.

Mit Blick auf die Ressourcen der EU zur Unterstützung des Aufbaus des TEN-V Netzes sollte ein gemeinsames Vorgehen es ermöglichen, den Einsatz nationaler Mittel durch ergänzende Finanzierungswege zu prüfen.

4. Stellungnahme und Empfehlungen

Der Ausschuss für grenzüberschreitende Zusammenarbeit ist der Auffassung, dass Frankreich Maßnahmen ergreifen sollte, um die RGE bei der Finanzierung der für Dezember 2024 geplanten Entwicklung deutsch-französischer Verbindungen zu unterstützen.

Der AGZ empfiehlt dem DFMR:

- die beiden Staaten aufzufordern, die Anschaffung interoperabler Fahrzeuge für den grenzüberschreitenden Verkehr zu unterstützen (wie beim Fernverkehr), und diese Maßnahme zu einer Priorität des europäischen Wiederaufbauplans zu machen,
- die beiden Staaten zu ermutigen, Maßnahmen zu ergreifen, um Eisenbahnschienen zu erhalten, zu modernisieren und - wo angebracht - zu bauen, um die Netze miteinander zu verbinden und einen gemeinsamen Betrieb von lokalen grenzüberschreitenden Verbindungen zu erreichen
- die Aufnahme des EuroAirports Basel/Mulhouse/Freiburg in das von der Europäischen Kommission festgelegte TEN-V-Kernnetz zu beantragen
- die Möglichkeit einer Aufnahme der fehlenden Verbindungen Colmar/Freiburg und (Saarbrücken)/Haguenau/Rastatt/(Karlsruhe) zwischen den beiden Ländern in das oben genannte Programm zu prüfen,
- zusätzliche Finanzierungswege zu suchen, die eine Realisierung der Projekte sicherstellen
- eine deutsch-französische Projektgruppe unter Einbeziehung aller betroffenen Partner für die Einrichtung einer direkten Bahnverbindung zwischen Straßburg und dem Flughafen Frankfurt einzurichten.