

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Kerstin Andreae, Matthias Gastel, Dr. Franziska Brantner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/2606 –**

Wiederaufbau der Bahnverbindung Freiburg – Breisach – Colmar

Vorbemerkung der Fragesteller

Seitdem die Rheinbrücke bei Breisach im Jahr 1945 zerstört wurde, ist der Schienenverkehr zwischen den beiden Städten Freiburg im Breisgau und Colmar unterbrochen. Im Zuge der Neufassung des deutsch-französischen Elysée-Vertrages im Jahr 2019 ist der Wiederaufbau der Bahnbrücke zwischen Breisach und Neuf-Brisach ein denkbare Projekt für die künftige deutsch-französische Zusammenarbeit am Rhein, welches für die Bürgerinnen und Bürger in der deutsch-französischen Grenzregion mit den damit entstehenden durchgehenden Bahnverbindungen zwischen Freiburg und Colmar einen unmittelbaren Mehrwert schafft (Stuttgarter Zeitung vom 16. Mai 2018).

Das Projekt wurde im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 vom Land Baden-Württemberg angemeldet, jedoch von der Bundesregierung nicht aufgenommen. Somit hat das für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr zwischen Südbaden und dem Elsass überregional bedeutsame Projekt nicht Eingang in das Bundesschienenwegeausbaugesetz gefunden. Dies ist aus Sicht der Fragestellerinnen und Fragesteller auch deswegen korrekturbedürftig, da in der Region bei Fessenheim eine grenzüberschreitende Sonderzone mit einem deutsch-französischen Gewerbe- und Industriepark mit entsprechenden Arbeitsplätzen zur Diskussion steht (Pressemittteilung des Landes Baden-Württemberg vom 12. April 2018).

Die Fragestellerinnen und Fragesteller kommen zur Einschätzung, dass das Projekt mit einem vergleichsweise geringen Mitteleinsatz angesichts von 20 000 Personen, die täglich zwischen Breisach und Neuf-Brisach die Grenze passieren, einen verkehrlich hohen Nutzen für den Bahnverkehr zwischen Südbaden und dem Elsass, aber auch für die deutsch-französische Zusammenarbeit, erzielen kann (Badische Zeitung vom 21. Februar 2018).

1. Wie entwickelten sich seit dem Jahr 2000 die jährlichen Fahrgastzahlen auf der Kursbuchstrecke 729 zwischen Freiburg Hauptbahnhof und Breisach (bitte Fahrgastzahlen der einzelnen Kalenderjahre seit 2000 angeben)?

In Bezug auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird auf die Antwort zu den Fragen 5 bis 9 verwiesen.

2. An welchen Bahnstrecken wurden seit 1994 grenzüberschreitende Streckenabschnitte zwischen Deutschland und einem europäischen Nachbarstaat wiederaufgebaut bzw. neu errichtet?

1. Strecke 6666 (DB-Grenze) Sebnitz (Sachs) Grenze – Sebnitz (Sachs), W 19,
2. Strecke 6651 Zwotental, W 3 – Klingenthal (DB-Grenze),
3. Strecke 6768 (UBB) Ducherow – Seebad Heringsdorf (mit Abschnitt in Polen: IBN 2008 Ahlbeck Grenze – Swinemünde); Infrastrukturbetreiber dieser Strecke ist die Usedomer Bäderbahn,
4. Strecke 5027 Selb-Plößberg Grenze – Oberkotzau, Streckenabschnitt von km 29,589 (StrAnfang) bis km 35,120 wurde ab 13. Dezember 2015 wieder in Betrieb genommen (war vorher stillgelegt).

3. Welche grenzüberschreitenden Streckenabschnitte zwischen Deutschland und einem europäischen Nachbarstaat sind im Bundesschienenwegeausbaugesetz für den Wiederaufbau, Aus- oder Neubau vorgesehen?

4. Welchen Beitrag leistet der Bund für den Wiederaufbau bzw. Neubau von grenzüberschreitenden Schienenstrecken infolge von Kriegsschäden?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nachfolgend aufgezählte grenzüberschreitende Schienenstrecken sind im Bundesschienenwegeausbaugesetz für Neu- und Ausbau der Bundesschienenwege enthalten. Der Bund finanziert Neu- und Ausbau unabhängig von evtl. Kriegsschäden auf Basis eines positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses soweit es sich um Bundesschienenwege handelt. Die nachstehenden Strecken befinden sich im Bau, in der Planung oder sind vorbehaltlich eines Aufstiegs in den Vordringlichen Bedarf in Zukunft dafür vorgesehen.

Abschnitt 1, Laufende und fest disponierte des Vordringlichen Bedarfs

ABS Berlin – Frankfurt/Oder – Grenze D/PL

ABS (Amsterdam-) Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen (1. und 2. Baustufe)

ABS Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL

ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach/Grenze D/CZ (-Prag)

ABS München – Lindau – Grenze D/A

Abschnitt 2, Neue Vorhaben, Unterabschnitt 1, Vordringlicher Bedarf (VB-E und VB)

ABS/NBS Karlsruhe – Basel

ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (-Kufstein)

ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof /Grenze D/CZ (-Prag) (Franken-Sachsen-Magistrale)

ABS Angermünde – Grenze D/PL (-Stettin)

Unterabschnitt 2, Vorhaben des Potenziellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können

ABS Nürnberg – Schwandorf/München-Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ

ABS Nürnberg – Weiden – Hof/Schirnding – Grenze D/CZ

ABS Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt – Odenkirchen

ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL

ABS Ludwigshafen – Saarbrücken – Grenze D/F

NBS Dresden – Prag

ABS Cottbus – Forst (Lausitz) – Grenze D/PL (-Zary)

5. Wie bewertet die Bundesregierung die derzeit in den anliegenden Landkreisen diskutierten Überlegungen eines Wiederaufbaus der im Zweiten Weltkrieg zerstörten Rheinbrücke der Breisachbahn?
6. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse der Position der Regierung der Französischen Republik zu einem möglichen Wiederaufbau der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Breisach und Neuf-Breisach?
7. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung einer durchgehenden Bahnstrecke Freiburg – Colmar für das im Rahmen des Transformationsprozesses nach dem Aus des Atomkraftwerks Fessenheim geplanten Gewerbe- und Industriepark zu?
8. Welche Erkenntnisse ergeben sich für die Bundesregierung aus der ersten Machbarkeitsstudie Eisenbahnstrecke Colmar – Breisach – Freiburg von 1998 (www.interreg-oberrhein.eu/projet/machbarkeitsstudie-eisenbahnstrecke-colmar-breisach-freiburg/)?
9. Ist der Bund bereit, im Rahmen einer deutsch-französischen Vereinbarung eine Machbarkeitsstudie für den Wiederaufbau der Strecke zwischen Breisach und Neuf-Breisach zu finanzieren?

Die Fragen 5 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Prüfung zum Bundesverkehrswegeplan 2030 wurde festgestellt, dass die Strecke Freiburg-Breisach weder aus Sicht des Schienengüterverkehrs (SGV) noch des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) relevant ist.

Sollte es sich bei der Reaktivierung der Bahnstrecke Freiburg – Colmar um ein Vorhaben des SPNV handeln, wäre das Land Baden-Württemberg erster Ansprechpartner. Die Länder in ihrer Funktion als Aufgabenträger für den SPNV bestimmen die Prioritäten für Investitionen in die Infrastruktur des SPNV selbst. Dabei unterstützt der Bund die Länder bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben mit unterschiedlichen Finanzierungsinstrumenten in Höhe von derzeit insgesamt jährlich rund 9 Mrd. Euro. Gesetzliche Grundlagen dafür sind das Regionalisierungsgesetz, das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sowie das Entflechtungsgesetz. Im Rahmen des GVFG gewährt der Bund den Ländern Bundesfinanzhilfen zur anteiligen Finanzierung der Schieneninfrastruktur-Investitionsvorhaben. Die Entscheidung über eine Förderung im Rahmen des Bundesprogramms nach dem GVFG wird vom Bund auf Vorschlag des Landes und auf der Grundlage geprüfter Finanzierungsanträge getroffen.

10. Welche Möglichkeiten einer finanziellen Förderung durch die Europäische Union sieht die Bundesregierung für einen Wiederaufbau der Bahnstrecke zwischen Breisach und Neuf-Brisach?

Die EU stellt für Verkehrsprojekte „von gemeinsamen Interesse“ Mittel aus der Fazilität Connecting Europe (CEF) zur Verfügung. Als Vorhaben von gemeinsamem Interesse müssen nach Definition der EU solche Vorhaben insbesondere auch zum Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes beitragen. Die Bahnverbindung Freiburg – Breisach – Colmar ist nicht Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes und erfüllt daher auch nicht die für eine CEF-Förderung erforderlichen Voraussetzungen.

11. Kommt die Bundesregierung zur Einschätzung, dass eine Machbarkeitsstudie über den Wiederaufbau der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Breisach und Neuf-Breisach und einen durchgängigen Schienenverkehr zwischen Freiburg und Colmar hälftig durch Frankreich und die Bundesrepublik Deutschland finanziert wird?
12. Welche Schritte unternimmt die Bundesregierung, um einen Wiederaufbau der zerstörten Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Breisach zu unterstützen?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 5 bis 9 verwiesen.