

A n t w o r t

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Martin Brandl (CDU)
– Drucksache 17/10875 –

Schienenverkehr Pfalz – Elsass

Die **Kleine Anfrage – Drucksache 17/10875** – vom 16. Dezember 2019 hat folgenden Wortlaut:

In Drucksache 17/10555 schreibt die Landesregierung, im Oktober 2019 sei eine Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung für einen grenzüberschreitenden Schienenverkehr zwischen Deutschland und Frankreich unterzeichnet worden.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Wie hoch sind die Beschaffungskosten für ein bimodales, im deutschen wie im französischen Bahnnetz verwendbares Schienenfahrzeug ALSTOM Polyvalente im Vergleich zu einem ausschließlich für das deutsche Netz ausgelegten S-Bahn- oder Stadtbahn-Schienenfahrzeug?
2. Wie hoch sind die Beschaffungskosten für ein nicht bimodales Schienenfahrzeug im Vergleich?
3. Wie hoch sind die Betriebskosten je Kilometer im Vergleich?
4. Inwiefern ist die Barrierefreiheit an allen Bahnhöfen gewährleistet?
5. Inwiefern hat die Einrichtung der geplanten grenzüberschreitenden Verbindungen Einfluss auf den ÖPNV Schiene in der Pfalz und Baden, insbesondere hinsichtlich eines Vorrangs von grenzüberschreitenden Verbindungen gegenüber innerdeutschen regionalen Verbindungen?
6. Aus welchen Gründen werden die neuen bimodalen Fahrzeuge französischen Standards angepasst und nicht deutschen?
7. Inwiefern ist der Bedarf für die geplanten umsteigefreien schnellen Verbindungen zwischen der Südpfalz und dem Elsass festgestellt und quantifiziert worden?

Das **Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 13. Januar 2020 wie folgt beantwortet:

Zu den Fragen 1 und 2:

Die Beschaffungskosten für die im Rahmen der Ausschreibung der grenzüberschreitenden Verkehre Pfalz – Elsass vorgesehenen bimodalen Fahrzeuge sind noch nicht abschließend fixiert. Die anderen angefragten Beschaffungskosten liegen dem Land nicht vor, da vergleichbare Fahrzeuge in den letzten Jahren seitens des Landes nicht angeschafft wurden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Kosten wegen des notwendigen Betriebs im deutschen und französischen Bahnnetz hinsichtlich der Leit- und Sicherungstechnik, wegen des Antriebes mit französischem und deutschem Bahnstrom und wegen der Bi-Modalität höher liegen als bei vergleichbaren Fahrzeugen, die nur im deutschen Netz fahren.

Zu Frage 3:

Der gewünschte Zweck, durchgehende Verbindungen zwischen der Pfalz und dem Elsass anzubieten, ist nur mit den gewählten Fahrzeugen möglich. Insofern kann hier kein Vergleich angestellt werden.

Zu Frage 4:

Es ist davon auszugehen, dass mit dem Betriebsstart auf deutscher Seite eine Barrierefreiheit weitestgehend gewährleistet ist.

Zu Frage 5:

Mit den vorgesehenen Verbesserungen im grenzüberschreitenden Fahrplanangebot ist auch eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots in der Region Pfalz und Baden möglich. Unter anderem sind im Zielzustand neue direkte Verbindungen von Strasbourg über Lauterbourg nach Karlsruhe sowie von Strasbourg über Wissembourg nach Neustadt/Weinstraße vorgesehen. Der übrige Nahverkehr in der Südpfalz ist mit den grenzüberschreitenden Verkehren abgestimmt.

Zu Frage 6:

Die im Rahmen der grenzüberschreitenden Verkehre vorgesehenen Fahrzeuge werden weit überwiegend in Frankreich verkehren. Insbesondere im Zulauf auf die Metropolregion Strasbourg müssen die Fahrzeuge aus Kapazitätsgründen dabei auch mit anderen, bereits vorhandenen rein innerfranzösisch verkehrenden Fahrzeugen gekuppelt werden. Die Région Grand Est hat für die Beschaffung von Fahrzeugen für den regionalen SPNV einen Rahmenvertrag mit der Firma Alstom abgeschlossen, über den die Neufahrzeuge für den kompletten SPNV in der Région Grand Est beschafft werden. Um die Kuppelbarkeit der im grenzüberschreitenden Verkehr einzusetzenden Fahrzeuge mit den Fahrzeugen im innerfranzösischen Verkehr zu gewährleisten, war deshalb eine Fortentwicklung der in der Région Grand Est im SPNV aktuell eingesetzten Fahrzeuge notwendig.

Zu Frage 7:

Für die grenzüberschreitenden Verkehre ist keine gesonderte Potenzialermittlung durchgeführt worden. Im grenzüberschreitenden Verkehr ist die Datengrundlage auch meist lückenhaft. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Nutzung der Verkehre insbesondere durch die Direktverbindungen nach Strasbourg und Karlsruhe zunimmt. Die durchgehenden Verbindungen entsprechen auch dem politischen Willen aller Beteiligten und der Region sowie dem Ziel des Ausbaus grenzüberschreitender Verknüpfungen in einem zusammenwachsenden Europa.

Dr. Volker Wissing
Staatsminister