



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Präsidenten des Oberrheinrates  
Herrn Dr. Christian von Wartburg  
Rehfußplatz 11  
77694 Kehl

### **Betreff: Ausbau des öffentlichen Verkehrs am Oberrhein**

Bezug: Ihr Schreiben vom 17. Mai 2021  
Aktenzeichen: G32/3233.2/2  
Datum: Berlin, 14.7.2021  
Seite 1 von 3

Sehr geehrter Herr Präsident,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 17. Mai 2021 an Herrn Bundesminister Andreas Scheuer MdB, in dem Sie um Unterstützung Ihres Anliegens bitten, die grenzüberschreitenden Bahnverbindungen (Karlsruhe – Rastatt – Haguenau (– Saarbrücken) und Freiburg – Colmar in das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) aufzunehmen, um eine Kofinanzierung aus der Connecting Europe Facility (CEF) zu ermöglichen. Er hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Der besondere Stellenwert der beiden Strecken für die Grenzregionen und die deutsch-französischen Beziehungen steht außer Frage. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beteiligt sich deswegen auch finanziell an Machbarkeitsstudien für diese Projekte. Wir würden es sehr begrüßen, wenn im Ergebnis Wege aufgezeigt würden, wie mit den französischen Partnern gemeinsam zusätzliche Verbindungen zum Nutzen der Region realisiert werden könnten.

Es stellt sich dabei die Frage, wie dies am besten gelingen kann, inwiefern also eine Aufnahme in das TEN-V zielführend und sachlich gerechtfertigt ist und vor allem, welche Vorteile sich daraus ergeben könnten. So kann ich Ihre Hoffnungen auf mögliche Zuschüsse aus der CEF, die mit einer Aufnahme verbunden sind, durchaus nachvollziehen. An dieser Stelle möchte ich aber darauf hinweisen, dass die Aufnahme in das TEN-Netz für den Mitgliedstaat umfangreiche Ausbaupflichtungen entsprechend den strikten Vorgaben der TEN-Verordnung nach sich zieht. Der jüngste Vorschlag der EU-

**Steffen Bilger MdB**  
Parlamentarischer Staatssekretär

Koordinator der Bundesregierung für  
Güterverkehr und Logistik

HAUSANSCHRIFT  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT  
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2100  
FAX +49 (0)30 18-300-2119

psts-bilger@bmvi.bund.de  
www.bmvi.de





Seite 2 von 3

Kommission sieht sogar die Möglichkeit des Verkehrs von schweren Güterzügen mit einer Zuglänge von 740 Metern vor. Für den Mitgliedstaat gilt immer die Verpflichtung, beim Ausbau die kostenintensiven Standards umzusetzen, die im Extremfall die CEF-Zuschüsse wieder absorbieren können. Die Aufnahme in das TEN-Netz ist somit mit einem erheblichen finanziellen Aufwand verbunden, der für die eigentlich in der Region beabsichtigten Effekte nicht unbedingt erforderlich wäre.

Hinzu kommt, dass im aktuellen Finanzrahmen 2021 bis 2027 der Europäischen Union nur ein sehr begrenztes Förderbudget zur Verfügung steht, das zunächst für die Fertigstellung des prioritären TEN-Kernnetzes benötigt wird. Deshalb bedeutet eine Aufnahme in das TEN noch keine Finanzierungszusage durch die Europäische Union. Daher sollte aus meiner Sicht die Umsetzung der Projekte nicht von der Zugehörigkeit zum TEN abhängig gemacht werden. Planung und Realisierung der Verbindungen könnten jedenfalls erheblich flexibler erfolgen, wenn auf die Aufnahme in das TEN-Netz verzichtet würde.

Zugleich möchte ich aber unter allen Umständen den Eindruck vermeiden, der Bund wolle sich den Anliegen der Region verschließen. So ist die bessere Verknüpfung der Eisenbahnnetze zwischen Frankreich und Deutschland im Vertrag von Aachen genannt und in der Folge immer wieder Gegenstand der Beratungen des deutsch-französischen Ministerrats und der Zusammenarbeit der Verkehrsministerien beider Länder. Zumindest bei Rastatt – Haguenau verspüre ich allerdings bislang eine gewisse Zurückhaltung auf der französischen Seite.

Um die optimale Lösung für alle Beteiligten zu finden, beteiligt sich der Bund – wie bereits erwähnt – an weiteren Untersuchungen für beide Strecken. Dabei handelt es sich um eine Studie zur erweiterten Grundlagenermittlung und Bewertung des Vorhabens Freiburg – Colmar. An der Machbarkeitsstudie für Rastatt – Haguenau wird sich der Bund ebenfalls beteiligen. Aus meiner Sicht sollten zunächst die Ergebnisse dieser Studien abgewartet und allen weiteren Planungen zugrunde gelegt werden. Im Ergebnis könnten dann gemeinsam mit den Regionen und den betreffenden Ländern Realisierungskonzepte erarbeitet werden, die den berechtigten Interessen vor Ort und damit dem grenzüberschreitenden Zusammenwachsen angemessen Rechnung tragen.

Für den Bund gibt es dazu verschiedene Finanzierungsmöglichkeiten: Über das Bundesprogramm gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz könnten bei Vorliegen der Fördervoraussetzungen bis zu maximal 90 Prozent der zuwendungsfähigen Baukosten übernommen werden. Dagegen wären bei einer CEF-Förderung maximal 50 Prozent möglich.





Seite 3 von 3

Sollte die französische Seite am Ende doch eine TEN-Anmeldung bevorzugen, verschließen wir uns dem Gespräch darüber – ungeachtet der oben genannten Bedenken – nicht.

Ein gleichlautendes Schreiben geht an die Regierungspräsidentin von Freiburg und Präsidentin der Oberrheinkonferenz, Frau Bärbel Schäfer.

Mit freundlichen Grüßen

Steffen Bilger

## Ministère fédéral des Transports et de l'Infrastructure numérique

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Monsieur le Président du Conseil Rhénan  
Dr Christian von Wartburg  
Rehfusplatz 11  
77694 Kehl

**Steffen Bilger, MdB**

Secrétaire d'État parlementaire

Coordinateur du gouvernement  
fédéral pour le transport de  
marchandises et la logistique

ADRESSE VISITEURS

Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

ADRESSE POSTALE

11030 Berlin

**Objet : Développement des transports publics dans le Rhin supérieur**

TEL +49 (0) 3018 300 - 2100

FAX +49 (0) 3018 300 - 2119

Référence : Votre courrier du 17 mai 2021

N° : G32/3233.2/2

Date : Berlin, 21.07.2021

Page 1 sur 3

psts-bilger@bmwi.bund.de

www.bmwi.de

Monsieur le Président,

Je vous remercie de votre courrier du 17 mai 2021 adressé à Monsieur le Ministre fédéral Andreas Scheuer MdB dans lequel vous demandez de soutenir votre requête d'inclure les liaisons ferroviaires transfrontalières (Karlsruhe –) Rastatt – Haguenau (– Saarbrücken) et Freiburg – Colmar dans le Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) afin de permettre un cofinancement par la Connecting Europe Facility (CEF). Il m'a demandé de vous répondre.

L'importance particulière des deux liaisons pour les régions frontalières et les relations franco-allemandes est incontestable. Par conséquent, le Ministère fédéral des Transports et de l'Infrastructure numérique (BMVI) contribue financièrement aux études de faisabilité de ces projets. Nous serions très heureux si les résultats montraient comment des connexions supplémentaires pourraient être réalisées au profit de la région avec les partenaires français.

Il s'agit de savoir comment y parvenir au mieux, c'est-à-dire dans quelle mesure l'intégration dans le RTE-T est pertinente et objectivement justifiée, et surtout de connaître les avantages qui pourraient en découler. Je comprends parfaitement vos espoirs quant aux potentielles subventions du CEF liées à cette inscription. À ce stade, je tiens toutefois à souligner que l'inscription d'une ligne dans le réseau RTE impose à l'État membre des obligations de développement étendues conformément aux exigences strictes du règlement RTE. La dernière proposition de la Commission européenne prévoit même la

possibilité de faire circuler des trains de marchandises lourds d'une longueur de 740 mètres. Pour l'État membre, il y a toujours l'obligation de mettre en œuvre les normes coûteuses lors du développement, ce qui peut, dans des cas extrêmes, absorber l'ensemble des subventions du CEF. Une intégration dans le réseau RTE est donc associée à une dépense financière considérable, qui n'est pas forcément nécessaire pour obtenir les effets recherchés dans la région.

En outre, le cadre financier actuel de l'Union européenne pour la période 2021-2027 ne prévoit qu'un budget très limité, qui sera affecté à l'achèvement du réseau central RTE prioritaire. Par conséquent, la présence dans le RTE n'implique pas nécessairement un engagement de financement de la part de l'Union européenne. C'est pourquoi, à mon avis, la mise en œuvre des projets ne doit pas dépendre de leur inscription au RTE. En tout état de cause, la planification et la réalisation des liaisons pourraient être effectuées avec davantage de souplesse si l'on renonçait à les intégrer au réseau RTE.

Cependant, je ne voudrais surtout pas donner l'impression que le gouvernement fédéral ignore les préoccupations de la région. L'amélioration de l'interconnexion des réseaux ferroviaires entre la France et l'Allemagne, à titre d'exemple, est mentionnée dans le Traité d'Aix-la-Chapelle et a ensuite fait l'objet de discussions récurrentes au sein du Conseil des ministres franco-allemand et dans le cadre de la coopération entre les ministères des transports des deux pays. Toutefois, au moins en ce qui concerne Rastatt - Haguenau, je sens jusqu'à présent une certaine réticence du côté français.

Afin de trouver une solution optimale pour toutes les parties concernées, le gouvernement fédéral participe - comme indiqué précédemment - à des études complémentaires portant sur les deux lignes. Il s'agit d'une étude d'avant-projet détaillé et d'évaluation (*Studie zur erweiterten Grundlagenermittlung und Bewertung*) du projet Freiburg – Colmar. Le gouvernement fédéral participera également à l'étude de faisabilité de Rastatt – Haguenau. À mon avis, il convient d'abord d'attendre les résultats de ces études et de fonder toute planification ultérieure sur ceux-ci. Ainsi, des concepts de réalisation pourraient être élaborés en collaboration avec les régions et les Länder concernés, qui tiennent compte de manière appropriée des intérêts justifiés sur le terrain et donc de l'intégration transfrontalière.

Pour le gouvernement fédéral, il existe différentes options de financement : Dans le cadre du programme fédéral, conformément à la Loi sur le financement du transport communal, un maximum de 90 % des coûts de construction admissibles pourrait être couvert si les conditions d'éligibilité sont remplies. Avec le financement du CEF, au contraire, un maximum de 50 % serait possible.

Page 3 sur 3

Si la partie française préférerait finalement une inscription RTE, nous ne nous fermerions pas à une discussion à ce sujet - indépendamment des préoccupations mentionnées ci-dessus.

Le même courrier sera adressé à Madame Bärbel Schäfer,  
Regierungspräsidentin de Fribourg et Présidente de la Conférence du Rhin supérieur.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

[signé]

Steffen Bilger