



SEANCE EXTRAORDINAIRE DE L'ASSEMBLEE PARLEMENTAIRE FRANCO-ALLEMANDE

COMPTE RENDU INTÉGRAL

**Vendredi, 12 juin 2026
Paris, Assemblée nationale
Berlin, Bundestag allemand**

Présidence :

M. Yannick Bury, coprésident désigné du bureau
Mme Brigitte Klinkert, coprésidente du bureau

*
* *

SONDERSITZUNG DER DEUTSCH-FRANZÖSISCHEN PARLAMENTARISCHEN VERSAMMLUNG

STENOGRAPHISCHES PROTOKOLL

**Freitag, den 12. Juni 2026
Paris, Assemblée nationale
Berlin, Deutscher Bundestag**

Vorsitz:

Dr. Yannick Bury, designierter Ko-Vorsitzender des Vorstands
Brigitte Klinkert, Ko-Vorsitzende des Vorstands

INHALT

Vorsitz: Dr. Yannick Bury und Brigitte Klinkert.....4

Sitzungseröffnung 4

Dr. Yannick Bury,
designierter Ko-Vorsitzender des Vorstands4
Brigitte Klinkert,
Ko-Vorsitzende des Vorstands4

*Gemeinsame Anhörung des Bundesministers für
Verkehr, Herrn Patrick Schnieder, sowie des
französischen Verkehrsministers, Herrn Philippe
Tabarot, insbesondere zu den deutsch-
französischen Bahnverbindungen (Fern- und
Regionalverkehr), der Dekarbonisierung des
Verkehrs und der grenzüberschreitenden
Mobilität*5

Designierter Ko-Vorsitzender
Dr. Yannick Bury5
Patrick Schnieder,
Bundesminister für Verkehr.....5
Ko-Vorsitzende Brigitte Klinkert.....7
Philippe Tabarot, Minister für Verkehr7
Designierter Ko-Vorsitzender
Dr. Yannick Bury11
Dr. Inge Gräßle (CDU/CSU).....12
Bundesminister Patrick Schnieder13
Minister Philippe Tabarot13
Designierter Ko-Vorsitzender
Dr. Yannick Bury15
Adam Balten (AfD)15
Bundesminister Patrick Schnieder16
Adam Balten (AfD)17
Designierter Ko-Vorsitzender
Dr. Yannick Bury17
Adam Balten (AfD)17
Bundesminister Patrick Schnieder17
Minister Philippe Tabarot17
Ko-Vorsitzende Brigitte Klinkert.....18
Isabel Cademartori (SPD)....18
Minister Philippe Tabaro.....19
Ko-Vorsitzende Brigitte Klinkert.....20
Minister Philippe Tabarot21
Bundesminister Patrick Schnieder22
Chantal Kopf (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)23
Bundesminister Patrick Schnieder23

SOMMAIRE

Présidence de Mme Brigitte Klinkert et de M. Yannick Bury..... 4

Ouverture de la séance4

M. Yannick Bury,
coprésident désigné du bureau..4
Mme Brigitte Klinkert,
coprésidente du bureau.....4

*Audition conjointe de M. Philippe Tabarot,
ministre des transports, et de M. Patrick
Schnieder, ministre fédéral des transports,
notamment sur les liaisons ferroviaires franco-
allemandes (longue distance et régionales), la
décarbonation des transports et la mobilité
transfrontalière*.....5

M. Yannick Bury, coprésident désigné...5
M. Patrick Schnieder,
ministre fédéral des transports.....5
Mme Brigitte Klinkert, coprésidente...7
M. Philippe Tabarot,
ministre des transports...7
M. Yannick Bury, coprésident désigné.11
Mme Inge Gräßle (CDU/CSU)....12
M. Patrick Schnieder, ministre fédéral...13
M. Philippe Tabarot, ministre.....13
M. Yannick Bury, coprésident désigné.15
M. Adam Balten (AfD).15
M. Patrick Schnieder, ministre fédéral...16
M. Adam Balten (AfD).17
M. Yannick Bury, coprésident désigné.17
M. Adam Balten (AfD).17
M. Patrick Schnieder, ministre fédéral...17
M. Philippe Tabarot, ministre.....17
Mme Brigitte Klinkert, coprésidente...18
Mme Isabel Cademartori (SPD)....18
M. Philippe Tabarot, ministre.....19
Mme Brigitte Klinkert, coprésidente.....20
M. Philippe Tabarot, ministre.21
M. Patrick Schnieder, ministre fédéral.....22
Mme Chantal Kopf
(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)....23
M. Patrick Schnieder, ministre fédéral...23
M. Yannick Bury, coprésident désigné.25
Mme Brigitte Klinkert, coprésidente...25

Designierter Ko-Vorsitzender	Mme Agnes Conrad (Die Linke).....	25
Dr. Yannick Bury	M. Patrick Schnieder, ministre fédéral.....	26
Ko-Vorsitzende Brigitte Klinkert.....	M. Philippe Tabarot, ministre.. ..	27
Agnes Conrad (Die Linke)	M. Michel Herbillon (DR).....	28
Bundesminister Patrick Schnieder	M. Philippe Tabarot, ministre.....	29
Minister Philippe Tabarot	M. Patrick Schnieder, ministre fédéral.....	30
Michel Herbillon (DR)	Mme Dominique Voynet (EcoS).....	30
Minister Philippe Tabarot	M. Philippe Tabarot, ministre.. ..	31
Bundesminister Patrick Schnieder	M. Patrick Schnieder, ministre fédéral.....	33
Ko-Vorsitzende Brigitte Klinkert.....	Mme Brigitte Klinkert, coprésidente.....	33
Minister Philippe Tabarot	M. Philippe Tabarot, ministre.....	33
Sabine Thillaye (DEM)	Mme Sabine Thillaye (DEM).....	33
Vincent Thiébaut (HOR)	M. Vincent Thiébaut (HOR).....	33
Minister Philippe Tabarot	M. Philippe Tabarot, ministre.....	34
Bundesminister Patrick Schnieder	M. Patrick Schnieder, ministre fédéral.....	34
Designierter Ko-Vorsitzender	M. Yannick Bury, coprésident désigné.....	35
Dr. Yannick Bury		
<i>Schluss der Sitzung</i>	<i>Clôture de la séance</i>	36
Ko-Vorsitzende Brigitte Klinkert.....	Mme Brigitte Klinkert, coprésidente.....	36
Designierter Ko-Vorsitzender	M. Yannick Bury, coprésident désigné.....	36
Dr. Yannick Bury		

Deutsch

**VORSITZ: DR. YANNICK BURY UND
BRIGITTE KLINKERT**

(Beginn: 8:30 Uhr)

SITZUNGSERÖFFNUNG

**Dr. Yannick Bury, designierter
Ko-Vorsitzender des Vorstands:**

Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich darf unsere heutige Sondersitzung der Deutsch-Französischen Parlamentarischen Versammlung zur Anhörung der Verkehrsminister unserer Länder hiermit eröffnen und darf beide Minister, Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder hier in Berlin im Saal und den französischen Verkehrsminister, Herrn Philippe Tabarot, der uns zusammen mit den französischen Kolleginnen und Kollegen aus der Assemblée nationale in Paris zugeschaltet ist, sehr herzlich bei uns begrüßen und Ihnen beiden dafür danken, dass Sie diese Anhörung und den Austausch zur grenzüberschreitenden Mobilität und zu weiteren Verkehrsthemen im deutsch-französischen Verhältnis heute Vormittag möglich machen und uns dafür zur Verfügung stehen. Dafür vorab ein herzliches Dankeschön.

Ich begrüße hier in Berlin alle im Saal anwesenden deutschen Mitglieder der DFPV und alle Mitglieder aus der Assemblée nationale in Paris sowie diejenigen, die individuell zugeschaltet sind, und freue mich auf den Sitzungsverlauf.

Liebe Brigitte, ich gebe zu dir nach Paris.

**Brigitte Klinkert, Ko-Vorsitzende des
Vorstands:**

Lieber Yannick Bury, liebe Kolleginnen und Kollegen auf deutscher und französischer Seite, ich danke Ihnen für Ihre Teilnahme heute Morgen, sei es hier im Saal oder per Videokonferenz. Mein besonderer Dank gilt unseren Verkehrsministern, Philippe Tabarot, der hier neben mir sitzt, und Patrick Schnieder. Ich weiß, dass ihre

Français

**PRESIDENCE DE MME BRIGITTE
KLINKERT ET DE M. YANNICK BURY**

(Début 8 h 30)

OUVERTURE DE LA SEANCE

**M. Yannick Bury, coprésident désigné du
bureau.**

**Mme Brigitte Klinkert, coprésidente du
bureau.**

Cher Yannick Bury, chers collègues allemands, chers collègues français, je vous remercie pour votre présence ce matin, que ce soit en salle ou en visioconférence. Mes remerciements vont tout particulièrement à nos ministres des transports, Philippe Tabarot, qui se trouve à mes côtés, et Patrick Schnieder. Je sais que leurs agendas sont très chargés, et que

Deutsch

Terminkalender sehr voll sind und dass Herr Tabarot gleich nach Brüssel reisen muss.

Im März 2025 habe ich einen Informationsbericht vorgelegt, der Empfehlungen zur Lösung von Problemen unserer Landsleute in den Grenzregionen Frankreichs enthält. Das wichtigste Anliegen, das bei den von mir durchgeführten Anhörungen aufkam, war die Mobilität. Dies ist natürlich ein Thema, das mir als Abgeordneter aus dem Elsass besonders am Herzen liegt und das alle Mitglieder der Deutsch-Französischen Parlamentarischen Versammlung interessiert, wovon auch der Beschluss zum Erhalt des Nachtzugs Paris-Berlin über Straßburg zeugt, den wir am 1. Dezember letzten Jahres in Berlin verabschiedet haben. Wir freuen uns daher sehr auf den Austausch zu diesem Thema.

GEMEINSAME ANHÖRUNG DES BUNDES-MINISTERS FÜR VERKEHR, HERRN PATRICK SCHNIEDER, SOWIE DES FRANZÖSISCHEN VERKEHRSMINISTERS, HERRN PHILIPPE TABAROT, INSBESONDERE ZU DEN DEUTSCH-FRANZÖSISCHEN BAHNVERBINDUNGEN (FERN- UND REGIONALVERKEHR), DER DEKARBONISIERUNG DES VERKEHRS UND DER GRENZÜBERSCHREITENDEN MOBILITÄT

**Designierter Ko-Vorsitzender
Dr. Yannick Bury:**

Wir steigen damit in die Anhörung ein. – Ich erteile zuerst für ein Eingangsstatement von vier Minuten Herrn Bundesminister Schnieder das Wort.

Patrick Schnieder, Bundesminister für Verkehr:

Sehr geehrte Vorsitzende des Vorstands der Deutsch-Französischen Parlamentarischen Versammlung! Lieber Herr Minister Tabarot, lieber Philippe! Sehr geehrte Abgeordnete! Herzlichen Dank für die Einladung. Für mich ist das ein Wiedersehen, weil ich selbst einmal Mit-

Français

M. Tabarot doit se rendre à Bruxelles tout à l'heure.

En mars 2025, j'ai déposé un rapport d'information, assorti de recommandations, sur les problématiques rencontrées par les Français vivant en zone transfrontalière dans l'Hexagone. La principale question ressortie des auditions que j'ai menées est celle de la mobilité. Il s'agit bien sûr d'un sujet qui me touche particulièrement, en tant que députée alsacienne, et qui intéresse l'ensemble des membres de l'Assemblée parlementaire franco-allemande (Apfa), comme en témoigne la délibération que nous avons adoptée, le 1^{er} décembre dernier à Berlin, pour le maintien du train de nuit Paris-Berlin via Strasbourg. Nous sommes donc impatients d'échanger sur cette question.

AUDITION CONJOINTE DE M. PHILIPPE TABAROT, MINISTRE DES TRANSPORTS, ET DE M. PATRICK SCHNIEDER, MINISTRE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS, NOTAMMENT SUR LES LIAISONS FERROVIAIRES FRANCO-ALLEMANDES (LONGUE DISTANCE ET RÉGIONALES), LA DÉCARBONATION DES TRANSPORTS ET LA MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE

M. Yannick Bury, coprésident désigné.

M. Patrick Schnieder, ministre fédéral des transports.

Deutsch

glied der Deutsch-Französischen Parlamentarischen Versammlung war. Mir liegen die deutsch-französischen Beziehungen deshalb auch sehr am Herzen.

Mobilität und die Möglichkeit, sich frei von einem Land zum anderen zu bewegen, das sind Kernthemen des europäischen Projekts. Wir brauchen gute Verkehrsverbindungen, um zu reisen und zu pendeln, aber mittlerweile auch, um die militärische Mobilität sicherstellen zu können, die ebenfalls auf grenzüberschreitende Korridore angewiesen ist.

Natürlich brauchen wir auch grenzüberschreitende Bahnverbindungen. Ein sehr schönes Beispiel, das die Ko-Vorsitzende schon erwähnt hat, ist die direkte Zugverbindung, die seit Dezember 2024 täglich zwischen Berlin und Paris besteht und die außerordentlich gut ankommt. Auch der Nachtzug ist beliebt. Darum freut es mich sehr, dass die Nachtzugverbindung zwischen Berlin und Paris von einem neuen Anbieter fortgesetzt wird. Solche Angebote bringen die Menschen zueinander und verbinden unsere Länder.

Mir ist wichtig, dass wir uns regelmäßig begegnen und austauschen, so wie mein Kollege Philippe Tabarot und ich es häufig machen. Wir haben uns noch in dieser Woche in Luxemburg getroffen und dort auch gemeinsam Vorschläge unterbreitet.

Frankreich und Deutschland als große Industrienationen mit starker Automobilwirtschaft tragen gemeinsam eine besondere Verantwortung. Wir wollen Mobilität für alle sichern. Wir wollen die Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaft stärken und gleichzeitig unsere Klimaziele erreichen. Gerade deshalb müssen wir gemeinsam vorangehen und europäische Lösungen entwickeln, statt nationale Einzelwege zu gehen.

Entscheidend ist, dass unsere Vorschläge wirtschaftlich tragfähig sind und gesellschaftlich akzeptiert werden. Gerade bei der Innovation

Français

Deutsch

übernehmen wir eine Vorreiterrolle. So haben zum Beispiel zahlreiche EU-Mitgliedstaaten am Montag unter deutsch-französisch-luxemburgischer Federführung eine gemeinsame Absichtserklärung unterzeichnet, dass wir großflächige, grenzüberschreitende Testfelder für autonome Fahrzeuge einrichten wollen. Damit setzen wir eine Initiative der Europäischen Kommission im Rahmen des Aktionsplans für die Automobilindustrie um. Trilaterale Testfeldaktivitäten hatten wir ja bereits. Jetzt könnte daraus der weltweit größte zusammenhängende Betriebsbereich für autonome Fahrzeuge entstehen.

Die deutsch-französische Zusammenarbeit findet aber nicht nur auf Ministerienebene statt; wir haben auch ein sehr schönes Austauschprogramm für unsere Beschäftigten. Derzeit ist eine Beamtin meines Ministeriums in Paris, während zwei Beschäftigte aus dem französischen Verkehrsministerium bei uns in Berlin arbeiten. Auch das empfinde ich als ein großartiges gemeinsames Projekt.

Sie sehen, wir sind auch und gerade bei Verkehrsthemen sehr eng miteinander vernetzt, und das wollen wir auch so fortführen.

Brigitte Klinkert, Ko-Vorsitzende:

Das Wort hat Verkehrsminister Philippe Tabarot.

Philippe Tabarot, Minister für Verkehr:

Ich danke Ihnen für die Einladung. Mein Zeitplan ist eng gestrickt, da ich gleich nach Brüssel reisen muss. Aber es war mir ein großes Anliegen, heute Vormittag bei Ihnen zu sein; denn die deutsch-französischen Beziehungen sind eine Priorität für unsere Regierung, und der Verkehrssektor ist dabei ein Kernthema.

Lieber Patrick, es war mir wichtig, dich gleich nach deiner Ernennung im vergangenen Jahr zu besuchen. So haben wir uns Anfang Mai 2025 in Leipzig getroffen und seitdem eine

Français

Mme Brigitte Klinkert, coprésidente.

La parole est à M. Philippe Tabarot, ministre des transports.

M. Philippe Tabarot, ministre des transports.

Je vous remercie de votre invitation. Mon agenda est chargé, car je dois me rendre à Bruxelles tout à l'heure, mais j'ai vraiment tenu à être des vôtres ce matin, puisque la relation franco-allemande est une priorité du gouvernement et que le secteur des transports est au cœur de celle-ci.

Cher Patrick, dès ta nomination, l'an dernier, j'ai souhaité te rendre visite. Dans les premiers jours de mai 2025, nous nous sommes rencontrés

Deutsch

Beziehung im Dienste dieser Zusammenarbeit aufgebaut.

Auch wenn ich eher aus dem Mittelmeerraum komme, habe ich mich schon weit vor meiner Amtszeit als Minister für die deutsch-französischen Beziehungen eingesetzt, da meine Gemeinde Le Cannet eine Städtepartnerschaft mit Königstein bei Frankfurt unterhält und ich regelmäßig Delegationen aus dieser Partnerstadt begrüßen darf.

Ich freue mich, dass Sie sich im Rahmen Ihrer parlamentarischen Arbeit eingehender mit dem Verkehrssektor befassen wollen. Dieser leistet einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung unserer bilateralen Beziehungen und zur Förderung der Zusammenarbeit, die sowohl für unsere Grenzregionen als auch für die europäische Einigung von entscheidender Bedeutung ist.

Deutschland und Frankreich sind zwei wichtige Länder in Bezug auf den Verkehr. Sie sind die beiden bevölkerungsreichsten Länder der Europäischen Union, die beiden größten Volkswirtschaften des Kontinents, aber auch Schwergewichte im Bereich der Mobilität. Wir verfügen über die beiden größten Schienennetze Europas mit mehr als 39 000 Streckenkilometern in Deutschland und 28 000 Kilometern in Frankreich, was einen bedeutenden Anteil am europäischen Schienenverkehr ausmacht, sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr. Wir verfügen über die beiden größten Binnenwasserstraßennetze Europas und gehören zu den Spitzenreitern bei den Straßennetzen, insbesondere bei Autobahnen. Durch diese Infrastruktur sind unsere beiden Länder zentral für die Mobilität in Europa, und sie spielen eine strategische Rolle für den Kontinent. Angesichts der aktuellen Bedrohungen weltweit und insbesondere in Europa nimmt dies eine noch größere Bedeutung für die Resilienz und die militärische Mobilität ein.

Im Bereich der Infrastruktur haben unsere beiden Länder auch ihre Besonderheiten. Bei

Français

à Leipzig, et nous avons commencé à développer une relation au service de cette coopération.

De par mes racines, je suis plutôt un Méditerranéen, mais mon engagement pour la relation franco-allemande remonte à bien des années avant mes fonctions ministérielles, puisque ma commune du Cannet est jumelée avec Königstein, près de Francfort, et que j'ai le plaisir d'accueillir régulièrement des délégations de cette ville partenaire.

Je me félicite que vous ayez choisi de mettre en avant le secteur des transports dans le cadre de vos travaux parlementaires, qui contribuent véritablement à renforcer nos liens bilatéraux et à faire avancer cette coopération cruciale tant pour nos territoires transfrontaliers que pour la construction européenne.

La France et l'Allemagne sont deux grands pays de transport. Ce sont les deux pays les plus peuplés de l'Union européenne, les deux principales économies du continent, mais aussi des poids lourds des mobilités. Nous avons les deux premiers réseaux ferroviaires en Europe, avec plus de 39 000 kilomètres de lignes en Allemagne et 28 000 kilomètres en France, ce qui représente une part importante du trafic ferroviaire européen, tant en ce qui concerne les marchandises que les voyageurs. Nous avons les deux principaux réseaux fluviaux en Europe, et nous sommes dans le peloton de tête en matière de réseaux routiers, en particulier autoroutiers. Ces infrastructures nous placent au cœur des mobilités en Europe et revêtent une dimension stratégique pour tout le continent, avec désormais un enjeu encore renforcé en matière de résilience mais aussi de mobilité militaire, face aux menaces qui planent sur le monde et l'Europe en particulier.

Nos infrastructures ont chacune leurs spécificités. Les nôtres sont plutôt orientées vers

Deutsch

uns ist sie eher auf den Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgerichtet, in Deutschland hingegen stärker auf den Güterverkehr. Während Deutschland über ein großes Autobahnnetz verfügt, ist Frankreich von einem Netz kleinerer Straßen durchzogen. Dennoch stehen wir vor gemeinsamen Herausforderungen, angefangen bei der Sanierung dieser Infrastruktur, deren Finanzierung sichergestellt werden muss. Auf beiden Seiten des Rheins haben über Jahre hinweg mangelnde Investitionen in die Netze zu einer „grauen Verschuldung“ geführt, also einem Sanierungsstau, der die zukünftigen Kosten in die Höhe treibt. Die Herausforderung besteht daher sowohl für Frankreich als auch für Deutschland darin, die Instandsetzung weiter voranzubringen, die Investitionen von morgen vorzubereiten und den Ausbau einer qualitativ hochwertigen Infrastruktur im Dienste der Mobilität unserer Bürgerinnen und Bürger voranzutreiben.

Deshalb habe ich einen Entwurf für ein Rahmengesetz zur Verkehrsentwicklung auf den Weg gebracht, den der Senat bereits im April mit großer Mehrheit verabschiedet hat. Dieser Gesetzentwurf ist das Ergebnis der Konferenz *Ambition France Transports*, an der mehrere französische Abgeordnete aktiv teilgenommen haben – ich denke dabei insbesondere an Christine Arrighi, Olga Givernet, Christophe Plassard, Gérard Leseul und Jean-Marie Fiévet. Der erste Paragraph des Gesetzes ist von grundlegender Bedeutung. Darin sind der Grundsatz eines mehrjährigen Planungsgesetzes für die Verkehrsinfrastruktur sowie die Verwendung sämtlicher Mehreinnahmen aus den Autobahnkonzessionen für die Finanzierung der Verkehrsnetze verankert. Die Verabschiedung dieses Rahmengesetzentwurfs durch den Senat beweist, dass im Verkehrsbereich eine Einigung möglich ist und dass dieses Thema wirklich partiübergreifend angegangen werden kann. Ich hoffe, dass wir den Entwurf bald auch in der Assemblée nationale behandeln können. Die Ernennung einer Berichterstatterin in dieser Woche ist ein hervorragendes Signal, um bei

Français

la grande vitesse, tandis que les infrastructures allemandes sont davantage tournées vers le fret. Alors que l'Allemagne dispose d'un grand réseau autoroutier, la France a organisé le maillage de son territoire par de petites routes. Nous faisons toutefois face à des enjeux communs, à commencer par celui de la régénération de ces infrastructures, qu'il va falloir financer. Des deux côtés du Rhin, des années de sous-investissement dans les réseaux ont conduit à l'apparition d'une dette grise, d'un retard d'entretien accumulé qui renchérit les coûts futurs. L'enjeu est donc, pour la France comme pour l'Allemagne, de continuer l'effort de régénération, de préparer les investissements de demain et de poursuivre le développement d'infrastructures de qualité au service de la mobilité de nos concitoyens.

Pour cette raison, j'ai pris l'initiative d'un projet de loi-cadre relatif au développement des transports, que le Sénat a déjà adopté à une large majorité en avril. Ce texte est le fruit de la conférence *Ambition France transports*, à laquelle plusieurs députés français – je pense notamment à Christine Arrighi, Olga Givernet, Christophe Plassard, Gérard Leseul et Jean-Marie Fiévet – ont activement participé. Son article 1^{er} est fondateur : il acte le principe de lois de programmation pour les infrastructures de transport et prévoit l'affectation de l'ensemble des recettes supplémentaires des concessions autoroutières au financement des réseaux de transport. L'adoption de ce projet de loi-cadre par le Sénat prouve qu'un consensus est possible sur les transports, et que ce sujet peut faire l'objet d'un travail véritablement transpartisan. J'espère que nous pourrions prochainement examiner ce texte à l'Assemblée nationale ; la désignation, cette semaine, d'une rapporteure est un excellent signal quant à la poursuite du processus législatif.

Deutsch

diesem Gesetzgebungsverfahren voranzukommen.

Unsere beiden Länder zeichnen sich zudem durch die Exzellenz unserer Verkehrsunternehmen und unserer Verkehrswirtschaft aus. Die beiden größten Bahnunternehmen Europas, Deutsche Bahn und SNCF, werden in beiden Ländern von einer starken Industrie getragen, die technologisch Spitzenreiter ist, mit den weltweit führenden Unternehmen Alstom und Siemens als Zugpferde sowie Schienenverkehrsunternehmen, die international tätig und im Kern deutsch-französisch sind. Das Unternehmen Transdev ist dafür das beste Beispiel.

Gleiches gilt für den Luftverkehrssektor mit Air France und Lufthansa, die sich ihrerseits auf die Flughäfen Paris Charles-de-Gaulle, Paris Orly, Frankfurt und München als große Drehkreuze stützen. Neben diesen Fluggesellschaften hat die deutsch-französische Luftfahrtindustrie weltweit Einfluss. Die von Airbus-Ingenieuren entwickelten Lösungen und die gesamte industrielle Wertschöpfungskette liefern das Material für die Hälfte der internationalen Verkehrsflugzeugflotte und sorgen dafür, dass wir eine zentrale Rolle für bahnbrechende Innovationen in der Luftfahrtbranche spielen.

Natürlich sind wir auch zwei Länder mit großen Automobilherstellern.

In der Seeschifffahrt sind CMA CGM und Hapag-Lloyd weltweit führend, und wir verfügen über bedeutende Häfen in Europa, wie Hamburg, Bremen, Haropa – also Le Havre, Rouen und Paris – oder Marseille-Fos.

Es ist sicher deutlich geworden: Unsere beiden Länder sind das Rückgrat des europäischen Verkehrs und der europäischen Verkehrswirtschaft. Daher gilt in unserem Bereich vielleicht noch mehr als anderswo: Wenn Deutschland und Frankreich mit einer Stimme sprechen, werden sie gehört. Dies zeigte sich erst am Montag wieder beim Rat der Verkehrsminister der

Français

Nos deux pays brillent également par l'excellence de nos entreprises et de nos industries de transport. Les deux plus grandes entreprises ferroviaires d'Europe, la Deutsche Bahn et la SNCF, sont portées par deux puissantes industries nationales, à la pointe du progrès technologique ; elles sont entraînées par les leaders mondiaux que sont Alstom et Siemens ainsi que par des opérateurs qui rayonnent à l'international, autour d'un ADN résolument franco-allemand. La société Transdev en est le meilleur exemple.

Il en est de même dans le secteur aérien, avec Air France et Lufthansa, elles-mêmes adossées aux hubs majeurs que sont les aéroports de Paris Charles-de-Gaulle, Paris Orly, Francfort et Munich. Derrière ces opérateurs, l'industrie aéronautique franco-allemande rayonne dans le monde entier. Les solutions pensées par les ingénieurs d'Airbus et toute la chaîne de valeur industrielle équipent la moitié de la flotte commerciale mondiale et nous placent véritablement au centre de l'innovation de rupture dans le secteur aérien.

Nous sommes aussi, bien entendu, deux grands pays de constructeurs automobiles.

Dans le transport maritime, CMA CGM et Hapag-Lloyd sont des leaders mondiaux, et nous avons des ports majeurs en Europe, comme Hambourg, Brême, Haropa – Le Havre, Rouen, Paris – ou Marseille-Fos.

Vous l'aurez compris, nos deux pays sont la colonne vertébrale des transports européens et de leur industrie. Dès lors, dans notre secteur peut-être encore plus qu'ailleurs, quand la France et l'Allemagne parlent d'une seule voix, elles sont écoutées. Nous en avons encore eu la preuve lundi dernier, lors du Conseil des ministres des transports de l'Union européenne, au cours

Deutsch

Europäischen Union, bei dem wir uns gemeinsam für bestimmte Vorschläge eingesetzt und neue Kompromisse auf den Tisch gelegt haben, als die Verhandlungen festgefahren schienen – ich denke dabei zum Beispiel an die Fluggastrechte. Wenn Deutschland und Frankreich sich zusammentun, hat niemand mehr etwas einzuwenden.

Mir ist natürlich klar, dass wir nicht einfach nur zwei europäische Schwergewichte sind; wir sind vor allem zwei Nachbarn, die Jahrhunderte gemeinsamer Geschichte und wechselseitiger Kontakte teilen – oft zum Wohle unserer beiden Länder, manchmal aber leider auch im Zusammenhang mit tragischeren Ereignissen. Ich beziehe mich, wie Sie sicher verstanden haben, auf jene berühmte Nacht vom 8. Juli 1982 in Sevilla und auf das Foul von Harald Schumacher an Patrick Battiston, das zweifellos eine der schmerzhaftesten Erinnerungen meiner Jugend bleibt. Meine Damen und Herren, Deutschland hat dafür gesorgt, dass ich Tränen vergossen habe. Glücklicherweise bereichert die grenzüberschreitende Mobilität unseren Austausch und den Alltag Tausender unserer Mitbürgerinnen und Mitbürger und lässt uns die Rivalitäten zwischen der Mannschaft und den *Bleus* vergessen. Es ist kein Zufall, dass Deutschland das allererste Land war, mit dem der Präsident der Republik einen erneuerten bilateralen Kooperations- und Integrationsvertrag abschließen wollte – den 2019 unterzeichneten Vertrag von Aachen.

Wir sind alle sehr interessiert an diesen Fragen der grenzüberschreitenden Mobilität. Vielen Dank, liebe Brigitte Klinkert, für all die Arbeit, die Sie leisten, und für die Dynamik, die Sie gemeinsam mit Ihren Kolleginnen und Kollegen aus dem Parlament im Ausschuss für grenzüberschreitende Zusammenarbeit schaffen.

**Designierter Ko-Vorsitzender
Dr. Yannick Bury:**

Wir steigen jetzt in die Befragung der Minister ein. Jede Fraktion hat einen Frage-Antwort-

Français

duquel nous avons défendu conjointement certaines propositions et mis de nouveaux compromis sur la table alors que les négociations semblaient bloquées – je pense par exemple aux droits des passagers aériens. Quand la France et l'Allemagne se mettent ensemble, plus personne ne parle !

Je n'oublie évidemment pas qu'avant d'être deux géants européens, nous sommes surtout deux voisins qui partagent des siècles d'histoire et d'interactions, souvent pour le bénéfice de nos deux pays, mais parfois malheureusement aussi à l'occasion d'événements plus tragiques. Je fais, comme tout le monde l'aura compris, référence à cette fameuse nuit du 8 juillet 1982 à Séville, et à la sortie d'Harald Schumacher sur Patrick Battiston, qui reste sans doute l'un des souvenirs les plus douloureux de ma jeunesse. Mesdames et messieurs, vous m'avez fait pleurer ! Heureusement, la mobilité transfrontalière est là pour enrichir nos échanges et le quotidien de milliers de nos concitoyens, nous faisant oublier les rivalités entre la Mannschaft et les Bleus. Ce n'est pas un hasard si l'Allemagne est le tout premier pays avec lequel le président de la République a souhaité conclure un traité bilatéral de coopération et d'intégration renouvelé – le traité d'Aix-la-Chapelle, signé en 2019.

Nous sommes tous très intéressés par ces enjeux de mobilité transfrontalière. Merci, chère Brigitte Klinkert, pour tout le travail que vous faites et la dynamique que vous arrivez à créer, avec vos collègues parlementaires, au sein du Comité de coopération transfrontalière.

M. Yannick Bury, coprésident désigné.

Deutsch

Block von jeweils vier, drei oder zwei Minuten, abhängig von der Fraktionsstärke. Das Zeitkontingent umfasst also die Frage und die Antwort. Das heißt, umso größer das Erkenntnisinteresse des Fragestellers ist, desto kürzer sollte die Frage sein, damit die Minister die Möglichkeit haben, darauf zu antworten. Die Zeit wird auf der Redezeituhr angezeigt. Die jeweiligen Fragesteller werden gleichzeitig gebeten, kurz zu sagen, an welchen der beiden Minister sich die Frage richtet, damit dann die Beantwortung effizient vonstattengehen kann.

Dr. Inge Gräble (CDU/CSU):

Vielen Dank für den Austausch. Es wird sicher sehr interessant.

Die Wahrheit ist konkret. Zwei Fragen, Herr Minister Schnieder; die eine betrifft die ICE-Strecke Paris–Frankfurt. In einer am 4. März 2026 veröffentlichten Resolution hat der Euro-Distrikt Saar-Moselle auf die Verschlechterung der Hochgeschwindigkeitsverbindung Forbach–Saarbrücken hingewiesen. Das ist ja ein wichtiges Symbol der deutsch-französischen Zusammenarbeit. Welche gemeinsamen Maßnahmen beabsichtigen die deutsche und die französische Regierung, damit es Investitionen gibt, damit die Verbindung vorankommt, sie dauerhaft gesichert und erhalten wird und natürlich die Weiterentwicklung der Halte in Forbach und auch in Saarbrücken erfolgt?

Die zweite Frage zur Verbindung Freiburg–Colmar. Auch sie ist ein im Aachener Vertrag vereinbartes Projekt. Es steht jetzt an der Schwelle zur Leistungsphase 2. Die Studie zur Kostenreduzierung zeigt nun, dass das Projekt deutlich günstiger ist als gedacht. Jetzt kommt es darauf an, die weiteren Schritte zu machen. Welche Verständigung gibt es über Brückenbauwerke? Können wir eine Verständigung erwarten und, wenn ja, wann? Wenn beide Minister antworten könnten, wäre es super.

Français

Mme Inge Gräble (CDU/CSU).

Deutsch

Bundesminister Patrick Schnieder:

Dann wird es ja jetzt ganz eng, weil ich dem Kollegen noch Zeit übrig lassen muss.

Zur ICE-Schnellbahnverbindung Paris–Frankfurt. Hier ist vor allen Dingen die POS Nord betroffen. Dort haben wir im Jahre 2019 den Ausbau der Schieneninfrastruktur vorgenommen und baulich fertiggestellt. Ganz entscheidend ist jetzt der Ausbau der Stellwerke in Landstuhl, Kaiserslautern und Hochspeyer. Wir gehen davon aus, dass dort die Inbetriebnahme bis Ende 2027 erfolgen kann und das ETCS spätestens bis 2029 installiert ist. Damit ist dann die Interoperabilität und auch die Möglichkeit gegeben, die Strecke mit höherer Geschwindigkeit zu befahren. Weil uns diese Strecke wichtig ist, werden wir uns natürlich über die genannten Halte und Stationen dort miteinander unterhalten, damit hier der volle Nutzen dieser Verbindung gegeben ist.

Die Strecke Freiburg–Colmar wird im Zusammenhang mit dem Aachener Vertrag genannt. Wir stehen zu dieser Vereinbarung. In der Tat sehen die jüngsten Berechnungen zur Wirtschaftlichkeit und zur Kostendämpfung – das kann ich jedenfalls für die deutsche Seite sagen – recht positiv aus. Deshalb steht das für uns im Moment auch nicht infrage. Das würde, weil es eine Nahverkehrsstrecke ist, über das GVFG finanziert. Der Bund würde es bis zu 90 Prozent fördern.

Einzelheiten zur Brücke selbst sind noch nicht verhandelt. Aber ich biete gerne an, dass wir auch auf der Ebene der Minister bzw. der Ministerien noch einmal ins Gespräch darüber kommen, wie wir die nächsten Schritte jetzt machen. Von unserer Seite sieht die Umsetzung also sehr positiv aus.

Minister Philippe Tabarot:

Die Frage der grenzüberschreitenden Verbindungen gehört verständlicherweise zu den Themen, die Sie besonders beschäftigen. Wie ich bereits in meiner einleitenden Rede gesagt habe,

Français

M. Patrick Schnieder, ministre fédéral.

M. Philippe Tabarot, ministre.

La question des liaisons transfrontalières est l'une de celles qui vous préoccupent principalement, et c'est bien normal. Comme je l'ai dit dans mon propos liminaire, mon

Deutsch

befassen sich mein Amtskollege und ich mit besonders schweren und komplexen Themen. Unsere Schienennetze gehören zu den beiden größten in Europa, und hier sind massive Investitionen erforderlich, um die entstandene „graue Verschuldung“ in den Griff zu bekommen, und wir versuchen, die dafür notwendigen Finanzmittel zu beschaffen. Das von mir erwähnte geplante Rahmengesetz soll es ermöglichen, die Investitionen in Frankreich auf 4,5 Milliarden Euro pro Jahr anzuheben. Dieser Betrag wird hauptsächlich zur Modernisierung und Sanierung der Gleise dienen, um die Stilllegung einer Reihe von Strecken zu verhindern. Dennoch sind wir uns des grenzüberschreitenden Bedarfs und der von unseren beiden Ländern insbesondere im Rahmen des Vertrags von Aachen eingegangenen Verpflichtungen bewusst.

Ich stimme Patrick Schnieder zu: Die beiden von Ihnen angesprochenen Projekte sind ehrgeizig, insbesondere für die Region Grand Est und die drei betroffenen Bundesländer. Sie zielen darauf ab, auf sieben grenzüberschreitenden Linien ein erweitertes und attraktives Bahnangebot mit eng getakteten Fahrplänen und einheitlichen Tarifen bereitzustellen. Ich begrüße insbesondere die bereits geleistete Arbeit bei der Beschaffung des Rollmaterials, bei dem die Kompatibilität mit dem deutschen und dem französischen Netz gewährleistet werden muss, was eine Investition von fast 380 Millionen Euro erfordert, die von der Region Grand Est und ihren Partnern kofinanziert wird. Wie bei jedem innovativen Projekt gab es Schwierigkeiten, insbesondere bei der Zulassung der Régiolis-Züge, aufgrund einer Änderung der Bremsnormen auf deutscher Seite im Jahr 2024. Dennoch machen wir Fortschritte bei der Interoperabilität der verschiedenen Fahrzeugtypen.

Das Projekt zur Wiedereröffnung der Strecke Colmar–Freiburg ist ebenfalls im Vertrag vorgesehen. In Frankreich versuchen wir jedoch vor allem, die Stilllegung bestehender Strecken zu vermeiden. Für die Wiedereröffnung derzeit

Français

homologue et moi traitons des sujets particulièrement lourds et complexes : nos réseaux ferroviaires, qui sont les deux plus gros d'Europe, ont besoin d'investissements massifs pour faire face à la dette grise qui s'est constituée, et nous essayons de trouver les financements nécessaires. Le projet de loi-cadre que j'ai évoqué doit permettre de porter les investissements français à 4,5 milliards d'euros par an ; cette somme servira principalement à la modernisation et à la régénération des voies, afin d'empêcher la fermeture d'un certain nombre de lignes. Pour autant, nous avons conscience des besoins transfrontaliers et des engagements pris par nos deux pays, notamment dans le cadre du traité d'Aix-la-Chapelle.

Je souscris aux propos de Patrick Schnieder : les deux projets que vous avez évoqués sont ambitieux, notamment pour la région Grand Est et les trois Länder concernés. Ils visent à proposer une offre ferroviaire étoffée et attrayante sur sept lignes transfrontalières, avec des horaires condensés et des tarifs harmonisés. Je salue notamment le travail accompli pour la livraison du matériel roulant, dont il faut garantir la compatibilité avec les réseaux français et allemand, ce qui nécessite un investissement de près de 380 millions d'euros cofinancé par la région Grand Est et ses partenaires. Comme dans tout projet innovant, il y a eu des difficultés, notamment pour l'homologation des rames Régiolis, en raison d'un changement de normes de freinage intervenu en 2024 côté allemand. Quoi qu'il en soit, nous progressons en matière d'interopérabilité des différents matériels roulants.

Le projet de réouverture de la ligne Colmar-Fribourg s'inscrit également dans le cadre du traité. Cependant, en France, nous essayons surtout d'éviter de fermer des lignes existantes ; la réouverture de lignes actuellement fermées

Deutsch

stillgelegter Strecken muss es daher einen sehr starken Willen geben. Da dieser Wille von beiden Ländern bekundet wurde, können nun bald Studien zur Kostenoptimierung abgeschlossen werden, und ein Lenkungsausschuss, der am 6. oder 7. Juli unter dem Vorsitz des Präfekten der Region Grand Est tagen soll, wird über die mögliche Fortsetzung dieses Projekts entscheiden, das sich aktuell noch in der Planungsphase befindet. Die zunächst genannten Kosten waren viel zu hoch. Wir hoffen, dass die Ergebnisse der Studien, die im Juli vorgelegt werden, gemeinsam mit der dafür zuständigen Region eine Fortsetzung dieses Projekts ermöglichen, das Ihnen so sehr am Herzen liegt.

(Alexander Arpaschi [AfD]: Wir müssen auf das Zeitmanagement gucken! Wenn alle zwei Minuten länger antworten, kommen wir nicht durch!)

**Designierter Ko-Vorsitzender
Dr. Yannick Bury:**

Es wäre super, wenn Sie jetzt Ihre Frage stellen würden; dann bleiben wir nämlich besser in der Zeit.

Adam Balten (AfD):

Sehr geehrter Herr Minister Schnieder, erstens: Welchen Sachstand gibt es bei der Vergabe von europäischen Fördermitteln für die Bahnstrecke Freiburg–Colmar? Warum ist es bei den vergangenen Fazilitäten Connecting Europe, CEF, nicht berücksichtigt worden, obwohl die deutsche Seite bzw. das Verkehrsministerium Baden-Württemberg in einem Gutachten dem Streckenausbau ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis bescheinigt hat?

Zweitens. Welche besonderen militärspezifischen Anpassungen gab es im Rahmen von CEF 3? Wo ist der Bedarf der Sanierung, eines Ausbaus oder einer Anpassung europäischer Infrastruktur für Militärlogistik am meisten vonnöten und weshalb?

Français

doit donc faire l'objet d'une volonté très forte. Cette volonté ayant été exprimée par les deux pays, des études d'optimisation des coûts sont en cours de finalisation, et un comité de pilotage, qui doit se tenir le 6 ou le 7 juillet sous la présidence du préfet de la région Grand Est, se prononcera sur la poursuite éventuelle de ce projet en phase d'avant-projet. Le coût évoqué à l'époque était beaucoup trop élevé; nous espérons que les conclusions des études qui seront rendues en juillet permettront d'acter avec la région, qui en a la responsabilité, la poursuite de ce projet qui vous tient à cœur.

(M. Alexander Arpaschi [AfD] :

M. Yannick Bury, coprésident désigné.

M. Adam Balten (AfD).

Deutsch

Drittens eine ganz besondere Frage zum Bereich des Ausbaus. Welche Auswirkungen hat die Verzögerung des Baus von Stuttgart 21 auf den Planungshorizont der deutschen Bahnverbindungen? Die Pünktlichkeit der Deutschen Bahn ist ja aktuell europa- und weltweit bekannt. Welche Lehren werden also aus diesem Baudesaster und für den Ausbau der Bahninfrastruktur zu unseren Nachbarn gezogen?

Bundesminister Patrick Schnieder:

Im Rahmen von CEF 3 werden auch in Zukunft – das ist aber noch nicht festgezogen – nach unserer Vorstellung vor allem die Korridore bedient, die im Moment im Rahmen der CEF-Studie vorgesehen sind. Das sind die Projekte auf dem TEN-V. Dazu gehört die von Ihnen genannte Linie nicht. Deshalb ist das zunächst einmal nicht förderfähig.

Die Kommission schlägt für die Zukunft vor, dass wir regionale und nationale Partnerschaftspläne erstellen können, im Zuge derer die Länder Fördermöglichkeiten für grenzüberschreitende Verbindungen auch außerhalb der TEN-V-Korridore schaffen können. Es bleibt abzuwarten, ob das a) so kommt und ob das b) dann auch in Anspruch genommen wird. Eine Überprüfung der geltenden TEN-V-Verordnung ist frühestens ab 2033 denkbar; davor ist das rechtlich ausgeschlossen.

Zum militärischen Ausbau. Eine CEF-Förderung bezüglich militärischer Mobilität ist an enge Förderbedingungen geknüpft, unter anderen die Lage auf einem der definierten militärischen Mobilitätskorridore sowie die Erfüllung der zusätzlichen technischen Anforderungen an Dual-Use-Infrastrukturen. Das bezieht sich natürlich auf alle Nachbarländer Deutschlands. Deshalb kann ich das hier auf deutsch-französische Verbindungen nicht einschränken.

Die Auswirkungen von Stuttgart 21 auf Planungen von Verbindungen zu Nachbarn lassen sich aus meiner Sicht kaum absehen. Das betrifft die direkten Anbindungen. Wenn ich an die

Français

M. Patrick Schnieder, ministre fédéral.

Deutsch

Gäubahn denke, werden wir noch sehen, ob das Auswirkungen hat. Das wären die Verbindungen in die Schweiz. Weitere Auswirkungen sehe ich im Moment nicht. Das werden wir uns dann aber intensiv anschauen.

Adam Balten (AfD):

Gut. – Aber welche Lehren werden jetzt aus dem Baudesaster gezogen?

Designierter Ko-Vorsitzender

Dr. Yannick Bury:

Wir haben jedes Mal *einen* Frage-Antwort-Block.

(Alexander Arpaschi [AfD]: Wir haben noch 40 Sekunden! Die Frage ist nicht beantwortet!)

- Okay. Dann eine kurze Nachfrage.

(Alexander Arpaschi [AfD]: Wir können so lange Fragen stellen, wie die Zeit läuft!)

Adam Balten (AfD):

Ich habe ja gerade schon gefragt: Welche Lehren werden nun gezogen? Welches Monitoring gibt es jetzt, um solche Fehler zukünftig zu vermeiden?

Bundesminister Patrick Schnieder:

Das ist eine Frage, die Sie vor allem Land, Stadt und Bahn stellen müssen. Das besprechen wir gerne mit diesen zusammen. Das ist ein komplexer Vorgang. Dann werden wir schauen, welche Lehren wir insgesamt daraus zu ziehen haben.

Minister Philippe Tabarot:

Wie Patrick Schnieder sehr gut dargelegt hat, ist die Strecke Colmar–Freiburg nicht auf dem TEN-V. Sie ist daher nicht im Rahmen der CEF förderfähig. Die TEN-V-Normen sind zu restriktiv für diese Art der Infrastruktur. Wir werden gemeinsam die Sanierung des Schienennetzes im Rahmen der regionalen Partnerschaftspläne fördern, was uns der geeignete Weg erscheint.

Français

M. Adam Balten (AfD).

M. Yannick Bury, coprésident désigné.

(M. Alexander Arpaschi [AfD]:

(M. Alexander Arpaschi [AfD]:

M. Adam Balten (AfD).

M. Patrick Schnieder, ministre fédéral.

M. Philippe Tabarot, ministre.

Comme Patrick Schnieder l'a très bien expliqué, la ligne Colmar-Fribourg n'est pas incluse dans le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) : elle n'est donc pas éligible au CEF (Connecting Europe Facility, mécanisme pour l'interconnexion en Europe). Les normes RTE-T sont trop contraignantes pour ce type d'infrastructures. Nous allons encourager conjointement la régénération ferroviaire dans le

Deutsch

Ko-Vorsitzende Brigitte Klinkert:

Michel Guinot, der Redner der Fraktion Rassemblement national, hat Probleme mit der Zuschaltung. Ich werde ihm daher zu einem späteren Zeitpunkt das Wort erteilen.

Isabel Cademartori (SPD):

Vielen Dank, Herr Minister Tabarot, dass Sie uns zur Verfügung stehen. – Ich bin nicht nur Verkehrspolitikerin, sondern auch Baden-Württembergerin und insofern mit deutsch-französischem grenzüberschreitenden Verkehr sehr intensiv befasst. Dahin gehen auch meine Fragen an Sie.

Es wurden ja etliche Projekte angesprochen. Sie sind sehr komplex. Braucht es deshalb aus Ihrer Sicht vielleicht verbindlichere deutsch-französische Strukturen wie eine gemeinsame Koordinierungsstelle und regelmäßige Fortschrittsberichte, damit wir diese komplexe Planung vielleicht noch zielgerichteter vorantreiben können? Sehen Sie auch eine Möglichkeit, dass wir uns bei der EU gemeinsam dafür starkmachen, dass diese praktische Umsetzung europäischer Zusammenarbeit seitens der Europäischen Union finanziell stärker gefördert wird?

Eine weitere Frage betrifft die Automobilindustrie, die Sie selber angesprochen haben. Sie ist zurzeit stark unter Druck und mitten in der Transformation. Wie beurteilen Sie aktuell die Rahmenbedingungen, um der Elektromobilität in Europa zum Erfolg zu verhelfen, und zwar in Bezug auf CO₂-Flottengrenzwerte, Ladeinfrastruktur oder generell die Elektrifizierung des Verkehrs, und wie bewerten Sie die Vorschläge der EU, um unsere Industrie dahin gehend zu schützen und dabei zu unterstützen, sich gegen unfairen Wettbewerb aus Fernost durchzusetzen? Können wir da noch besser zusammenarbeiten?

Français

cadre des plans de partenariat régionaux, qui nous semble le plus adapté.

Mme Brigitte Klinkert, coprésidente.

L'orateur du groupe Rassemblement national, M. Michel Guinot, a un problème de connexion à distance. Je lui donnerai donc la parole ultérieurement.

Mme Isabel Cademartori (SPD).

Rasssung

Deutsch

Minister Philippe Tabarot:

Es gibt bereits einen Ausschuss für Grenz-überschreitende Zusammenarbeit, und für jedes Projekt kommt regelmäßig ein Lenkungsausschuss zusammen. Auf der Ebene der Europäischen Union setzen wir uns für eine ehrgeizige Eisenbahnpolitik ein. Ich kann Ihnen also versichern, dass wir in engem und kontinuierlichem Austausch mit Ihren Vertretern stehen.

Was die Lage der Automobilindustrie und den Elektrifizierungsplan betrifft, werde ich nicht allzu sehr ins Detail gehen. Wir leiden derzeit unter den Folgen des Krieges im Nahen Osten, den weder Ihr Land noch das unsere gewollt hat. Jeden Abend schlafen wir mit Trumps Ankündigungen ein, nur um am nächsten Morgen festzustellen, dass genau das Gegenteil eingetreten ist. Ich hoffe daher, dass all dies schließlich ein Ende findet. Ich freue mich, dass unsere beiden Länder auf einer Wellenlänge sind und stets zur Deeskalation aufrufen, damit in diesem Teil der Welt wieder Frieden einkehrt und die negativen Folgen dieses Konflikts für unsere Wirtschaft und unsere Bürgerinnen und Bürger aufhören.

Wir sind immer noch zu stark abhängig von fossilen Energieträgern. Unsere Länder liefern kurzfristige Antworten auf dieses Problem, die im Übrigen kaum aufeinander abgestimmt sind, wie ich bereits im Rat der Europäischen Union angemerkt habe. Wir alle haben unterschiedliche Möglichkeiten, unterschiedliche Sektoren, die wir schützen wollen. Aber ich bedaure, dass wir so lange gebraucht haben, um uns abzustimmen; damit meine ich natürlich alle europäischen Länder, nicht nur Deutschland und Frankreich.

Ja, ich denke, die Elektrifizierung ist mittel- und langfristig eine unverzichtbare Lösung, um unsere Abhängigkeit von Öl und Gas zu beenden, die uns bestimmte Länder zu exorbitanten Preisen verkaufen. Über den Umweltaspekt hinaus, den mittlerweile jeder verinnerlicht hat, geht es hier um unsere Souveränität. Wir müssen diese „Leine“ ablegen, um die Formulierung

Français

M. Philippe Tabarot, ministre.

Il existe déjà un comité de coopération transfrontalière, et des comités de pilotage se tiennent régulièrement pour chaque projet. Au niveau de l'Union européenne, nous défendons une politique ferroviaire ambitieuse. Je veux donc vous rassurer : nous échangeons étroitement et en permanence avec vos représentants.

S'agissant de la situation de l'industrie automobile et du plan d'électrification, je ne ferai pas de commentaire très approfondi. Nous subissons les conséquences de la guerre au Moyen-Orient, que ni votre pays ni le nôtre n'ont souhaitée. Tous les soirs, nous nous endormons avec des annonces de M. Trump, mais le lendemain matin, c'est l'inverse qui se passe. J'espère donc que tout cela pourra enfin s'arrêter. Je me réjouis que nos deux pays soient sur la même longueur d'onde et appellent en permanence à la désescalade afin que la paix règne à nouveau dans cette partie du monde et que cessent les conséquences négatives de ce conflit pour notre économie et nos concitoyens.

Nous sommes encore trop dépendants des énergies fossiles. Nos pays apportent à ce problème des réponses de court terme, de manière peu coordonnée d'ailleurs, comme j'ai eu l'occasion de le dire au Conseil de l'Union européenne. Nous avons tous nos propres possibilités, nos propres secteurs à protéger, mais je regrette que nous ayons mis tant de temps à nous coordonner – je parle bien sûr de tous les pays européens, pas seulement de la France et de l'Allemagne.

Oui, je pense que l'électrification est une réponse indispensable, à moyen et à long terme, pour mettre fin à notre dépendance aux hydrocarbures que certains pays nous vendent à des prix exorbitants. Au-delà de l'aspect environnemental, que tout le monde a intégré, il y a de notre souveraineté. Nous devons nous débarrasser de cette « laisse », pour reprendre

Deutsch

unseres Premierministers aufzugreifen. In Frankreich können wir dank der Kernenergie CO₂-freie und kostengünstige Energie erzeugen, was es uns ermöglichen sollte, die Ziele zu erreichen, die wir uns gesteckt haben.

Ich weiß, dass die Frist bis 2035 für unsere Automobilindustrie auf europäischer Ebene eine Herausforderung darstellt, aber wir hatten Zeit, uns darauf einzustellen, und tun dies auch weiterhin. Wir sollten keine Rückschritte machen! Wir können gewisse Anpassungen vornehmen.

Um diesen Weg bis zum Ende zu gehen, ist es unerlässlich, die erheblichen Anstrengungen der Bürgerinnen und Bürger in Europa durch einen verstärkten Ausbau von Ladestationen zu unterstützen. Wir haben einen Plan angekündigt, mit dem ihre Anzahl verfünffacht werden soll. In Frankreich sind die Verkaufszahlen von Elektroautos im ersten Halbjahr im Vergleich zum Vorjahr um 50 Prozent gestiegen. Ich denke daher, dass wir auf dem richtigen Weg sind und so weitermachen sollten.

Natürlich ist eine europäische Präferenz auf allen Ebenen unerlässlich. Es kann keine staatlichen Beihilfen für die Umstellung von Lkw und leichten Nutzfahrzeugen geben, solange nicht zumindest ein Teil dieser Fahrzeuge in Europa hergestellt oder montiert wird. Das ist das Mindeste, wenn wir verhindern wollen: dass bestimmte Länder uns in eine wirtschaftliche Abhängigkeit bringen!

Ko-Vorsitzende Brigitte Klinkert:

Unser Kollege Michel Guiniot, der uns zugschaltet ist, verzichtet aus technischen Gründen auf seine Redezeit. Daher ergreife ich nun für die Fraktion Ensemble pour la République das Wort.

Meine Frage richtet sich an beide Minister. Der Vertrag von Aachen verpflichtet uns, die deutsch-französische Zusammenarbeit im Bereich der Mobilität zu verstärken. Dieses Ziel

Français

l'expression utilisée par notre premier ministre. En France, nous avons la possibilité de produire une énergie décarbonée et peu chère grâce au nucléaire, qui doit nous permettre d'atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés.

Je sais qu'au niveau européen, l'échéance de 2035 est difficile pour nos industries automobiles, mais nous avons eu le temps de nous organiser, et nous continuons de le faire. Ne revenons pas en arrière ! Nous pouvons prévoir un certain nombre d'aménagements.

Pour aller au bout de cette démarche, il est indispensable d'accompagner les efforts considérables que font les Européens en favorisant la création de bornes de recharge. Nous avons annoncé un plan visant à multiplier leur nombre par cinq. En France, les ventes de voitures électriques au cours de ce premier semestre ont augmenté de 50 % par rapport à l'année dernière : je pense donc que nous sommes sur la bonne voie et que nous devons continuer de la sorte.

Bien sûr, la préférence européenne est indispensable à tous les échelons. Il ne pourra y avoir d'aide publique à la transition des camions et des véhicules utilitaires légers tant qu'une partie de ces derniers ne seront pas, d'une manière ou d'une autre, produits ou assemblés en Europe. C'est la moindre des choses pour empêcher certains pays de nous mettre en situation de dépendance économique !

Mme Brigitte Klinkert, coprésidente.

Notre collègue Michel Guiniot, qui est en ligne, renonce à son temps de parole pour des raisons techniques. Je m'exprimerai donc maintenant au nom du groupe Ensemble pour la République.

Ma question s'adresse aux deux ministres. Le traité d'Aix-la-Chapelle nous engage à renforcer la coopération franco-allemande en matière de mobilité. Cet objectif a été rappelé lors du dernier Conseil des ministres franco-allemand,

Deutsch

wurde während des letzten Deutsch-Französischen Ministerrats in Toulon erneut bekräftigt. Die Bahnverbindung zwischen Colmar und Freiburg ist jedoch seit ihrer Zerstörung Ende 1944 nicht wiederhergestellt worden. Die Wiederaufnahme der Verbindung ist zugleich eine Notwendigkeit und ein sehr starkes Symbol für die deutsch-französische Freundschaft.

Im Übrigen geht aus der gerade abgeschlossenen Studie hervor, dass die Kosten auf französischer Seite um bis zu 30 Prozent gesenkt werden können. Es handelt sich um eine Alltagsstrecke, die das Leben der Menschen verändern würde, und ich muss sagen, dass mich die vorhin gegebenen Antworten ein wenig unbefriedigt zurücklassen.

Ende 2017 wurden im Rahmen des Raumprojekts Fessenheim vom damaligen Staatssekretär Sébastien Lecornu Studien in Auftrag gegeben. Nachdem nun neun Jahre lang Studien durchgeführt wurden, scheint es mir an der Zeit, eine Entscheidung zu treffen. Meine Herren Minister, wie werden Sie das Projekt weiterverfolgen? Können wir darauf hoffen, dass Sie sich an den Verhandlungstisch setzen, um eine Entscheidung zu finden?

Minister Philippe Tabarot:

Wie ich schon sagte, findet Anfang Juli eine Sitzung des Lenkungsausschusses statt. Wir sprechen schon seit Langem über diese Strecke – das stimmt –, aber die Kosten für die Wiedereinbetriebnahme sind enorm. Derartige Investitionen für eine Strecke, die seit vielen Jahren nicht mehr in Betrieb ist – zumindest nicht für den Personenverkehr, denn für den Güterverkehr wird sie genutzt –, können nicht in Betracht gezogen werden, wenn es unser vorrangiges Ziel ist, die Stilllegung bestehender Strecken zu verhindern.

Diese Frage betrifft nicht nur die nationale Ebene, sondern auch die Regionen, die sich die

Français

qui s'est tenu à Toulon. Pourtant, la liaison ferroviaire entre Colmar et Fribourg reste interrompue depuis sa destruction à la fin de l'année 1944. Le rétablissement de cette ligne est à la fois une nécessité et un symbole très fort de l'amitié franco-allemande.

Du reste, il ressort de l'étude qui vient de s'achever qu'il est possible de réduire les coûts jusqu'à 30 % côté français. Il s'agit d'une ligne du quotidien, qui changerait la vie des gens, et je dois dire que les réponses apportées tout à l'heure me laissent un peu sur ma faim.

Des études ont été lancées fin 2017, dans le cadre du projet de territoire de Fessenheim, par le secrétaire d'État de l'époque, Sébastien Lecornu. Après neuf ans d'études, il me semble qu'il faut prendre une décision. Messieurs les ministres, quelle suite allez-vous donner à ce projet ? Pouvons-nous espérer que vous vous mettiez autour de la table pour aboutir à une décision ?

M. Philippe Tabarot, ministre.

Je le disais, un comité de pilotage aura lieu au début du mois de juillet. Cela fait longtemps que nous parlons de cette ligne, c'est vrai, mais les sommes demandées pour sa réouverture sont énormes. On ne peut pas envisager de tels investissements pour une ligne qui n'est plus exploitée depuis de très nombreuses années – en tout cas pour les voyageurs, car elle l'est pour le fret – quand notre but est d'abord d'éviter la fermeture de lignes en service.

La question ne relève pas seulement des États, mais aussi des régions, avec qui la compétence ferroviaire est largement partagée.

Deutsch

Zuständigkeit für den Schienenverkehr weitgehend teilen. Was planen die Region Grand Est und die betroffenen deutschen Bundesländer?

Die Strecke ist ein schönes Symbol und wird mit Spannung erwartet; das ist mir bewusst. Anhand der Wirtschaftlichkeitsstudien, die dem Lenkungsausschuss vorgelegt werden, werden wir beurteilen können, ob sie Potenzial hat. Sie werden mir sagen: Wenn die Verbindung künftig attraktiv ist, wenn es ein starkes Angebot mit hochwertigen Zügen gibt, ist das besser, als wenn die Geschwindigkeit stark eingeschränkt ist und nur veraltete Züge eingesetzt werden. Das ist das Thema von Angebot und Nachfrage.

Die Strecke muss weiterhin ein Ziel bleiben. Sie wurde im Vertrag verankert. Wir werden das Thema gründlich durchdenken, um zu prüfen, ob sich das Vorhaben gemeinsam mit den Regionen und unseren deutschen Partnern umsetzen lässt.

Bundesminister Patrick Schnieder:

Ich kann auf das zurückgreifen, was ich eingangs schon zu dem Projekt gesagt habe. Es zeichnet sich ab, dass auf deutscher Seite die Wirtschaftlichkeit gegeben ist. Wir sehen die Bedeutung so, wie Sie, Frau Vorsitzende, es geschildert haben. Aber ich weiß, dass das natürlich ein großes, anspruchsvolles Projekt ist, das beide Partner betrifft. Auf unserer Seite könnte es in der Tat so aussehen, dass das über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz finanziert wird. Das bedeutet, das Land ist zwar zuständig und stellt den Antrag, aber wir können es als Bund bis zu 90 Prozent fördern. Selbstverständlich stehen wir gerne für weitere Gespräche darüber bereit, wie wir die Wirtschaftlichkeit insgesamt, auch auf französischer Seite, vielleicht darstellen können, damit wir hier weiterkommen. Ich glaube, Gespräche sind immer gut, um weitere Schritte unternehmen zu können.

Français

Que voudront faire la région Grand Est et les Länder allemands concernés ?

Cette ligne est un beau symbole, et très attendu, je le sais bien. Les études économiques dont nous disposerons pour le comité de pilotage nous permettront de voir s'il y a un potentiel. Vous me direz que si demain la ligne est attractive, si l'offre est importante, avec un matériel de qualité, ce sera mieux que si la vitesse est très limitée et le matériel ancien. C'est toute la question de l'offre et de la demande...

Cette ligne doit rester un objectif ; elle a été inscrite dans le traité. Nous allons pousser le raisonnement jusqu'au bout pour voir si nous sommes en mesure d'agir, avec les régions et nos partenaires allemands.

M. Patrick Schnieder, ministre fédéral.

Deutsch

**Chantal Kopf (BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN):**

Vielen herzlichen Dank an die beiden Herren Minister für den heutigen Austausch. – Vorweg unsere Unterstützung für die Ausführungen von Herrn Minister Tabarot zum Thema Elektrifizierungsstrategie und dazu, dass es eine abgestimmte Strategie bei Fragen der E-Auto-Förderung braucht. Das sehen wir ganz genauso.

Meine Fragen richten sich an Herrn Bundesminister Schnieder. Ich bin Abgeordnete aus Freiburg. Deswegen wird es jetzt wenig überraschen, dass ich hier nachhake. Ich finde es sehr begrüßenswert, dass Sie auch – das ist eine neue Entwicklung, was die Äußerungen der Bundesregierung betrifft – die Schwierigkeiten auf französischer Seite sehen und ein Gesprächsangebot gemacht haben. Das ist sehr zu begrüßen. Da würde mich konkreter interessieren, welche Schritte Sie denn, wenn die Studie vorgestellt wird, bei den Verhandlungen über die Finanzierung der Brücken ins Auge fassen. Sehen Sie das innerhalb der klassischen Verkehrsfinanzierungslogik, oder können Sie sich vorstellen, zum Beispiel einen Staatsvertrag zu schließen, um dieses Projekt zu finanzieren?

Die zweite, etwas übergeordnet gedachte Frage zum Thema europäische Förderung von Mobilität im Grenzraum insgesamt. Herr Schnieder, Sie haben gesagt, dass man sehen wird, wie die genauen Förderbedingungen zum Beispiel bei CEF dann aussehen werden. Mich würde interessieren, für welche konkreten Ideen und Prioritäten Sie sich im nächsten EU-Haushalt vielleicht auch in Bezug auf die Ausgestaltung von Interreg und anderen Möglichkeiten für die Förderung der Mobilität im Grenzraum einsetzen.

Bundesminister Patrick Schnieder:

Zur Strecke Freiburg–Colmar müssen wir die Ergebnisse natürlich erst einmal schwarz auf weiß und mit Begründung haben. Ich kann im Moment ja nur eine Perspektive nennen. Das,

Français

**Mme Chantal Kopf (BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN).**

M. Patrick Schnieder, ministre fédéral.

Deutsch

was sich andeutet, ist: Es ist bei uns offensichtlich etwas einfacher als auf französischer Seite. Aber es ist ein gemeinsames Projekt; deshalb müssen wir auch gemeinsam schauen, wo es Möglichkeiten gibt, es umzusetzen. Wie gesagt, das muss man im Gespräch ausloten. Wir werden die Welt nicht neu erfinden können und sind auch an unsere Gesetze gebunden. Aber wir werden einmal schauen, was dann da möglich ist. Ich bin schon froh, wenn wir das für unseren Teil hier regeln können.

Die Frage der Brücke ist dann noch einmal eine besondere. Sie wird wahrscheinlich im Zentrum eines solchen Gesprächs stehen.

Über den Abschluss eines Staatsvertrags rede ich eigentlich erst dann, wenn wir die Finanzierung klar haben. Wir haben im Moment eine Situation in Bezug auf nahezu alle Nachbarn in Europa, dass wir Staatsverträge haben, dass diese aber zum Teil gar nicht finanziert sind. Ich fahre immer sehr demütig ins Ausland zu den Nachbarn, die natürlich zu Recht auf einen Staatsvertrag verweisen, den ich aber im Moment gar nicht erfüllen kann. Wenn die Finanzierung für so etwas stehen sollte, dann kann man darüber nachdenken, ob wir es über einen Staatsvertrag machen oder wie wir das insgesamt darstellen.

Zur Mobilität im Grenzraum. Das, was wir über CEF 3 vorhaben, hängt zunächst einmal von der Dotierung des Programms ab. Wir reden im Moment insgesamt über den mittelfristigen Finanzrahmen. Das ist schon sehr Streitig. Wenn es gelingt, zusätzliche Mittel zu haben müssen wir die Prioritäten, die für CEF 3 vorgesehen sind, abarbeiten und die wichtigen Fragen wirklich angehen. Das betrifft die großen Korridore, auch im Zusammenhang mit der militärischen Mobilität.

Es gibt ja zudem Vorschläge, wie wir in den Regionen mit Sonderprogrammen – dabei sind dann auch die Nachbarbundesländer gefordert – operieren können. Wenn wir dafür im Rahmen

Français

Deutsch

von CEF 3 dann auch noch Mittel bereitstellen können, soll mir das sehr recht sein. Ich lebe ebenfalls in einer Grenzregion, nämlich Belgien-Luxemburg-Deutschland, und ich weiß, welche Bedeutung die Mobilität vor Ort hat, gerade da, wo es noch schmerzliche Lücken gibt.

Das kann also in verkehrlicher Hinsicht – das ist ja der erste Antrieb –, aber auch im Rahmen des europäischen Zusammenwachsens natürlich sehr wichtig sein.

Noch einmal: Wir müssen die Prioritäten entsprechend abarbeiten. Das hängt dann vom gesamten Finanztableau ab, das wir überhaupt zur Verfügung haben.

**Designierter Ko-Vorsitzender
Dr. Yannick Bury:**

Vielen Dank. - Mit Blick auf die Uhr für die folgenden Fragesteller und Antwortenden der Hinweis auf die Redezeit.

Brigitte Klinkert, Ko-Vorsitzende:
Die beiden folgenden Fraktionen La France insoumise-Nouveau Front populaire und Socialistes et apparentés sind nicht vertreten.

Agnes Conrad (Die Linke):
Meine Fragen gehen an beide Minister. Wir haben ja schon viel über die Bahnverbindungen geredet. Eine Frage, die mich jetzt aber noch besonders interessiert, ist, ob es denn möglich ist – vielleicht passiert es auch schon –, sich im Rahmen einer gemeinsamen Buchungsplattform für bezahlbare Tickets einzusetzen. Was kann man hier tun, um die Preise zu reduzieren und Mobilität auch für Bezieher niedriger und mittlerer Einkommen besser zu ermöglichen?

Ferner habe ich noch eine Frage Richtung E-Mobilität. Sie müssen entschuldigen, falls diese Frage schon gestellt wurde. Ich hatte leider noch im Kalender stehen, dass die Sitzung um 9 Uhr beginnt.

Français

M. Yannick Bury, coprésident désigné.

Mme Brigitte Klinkert, coprésidente.
Les deux groupes suivants, La France insoumise-Nouveau Front populaire et Socialistes et apparentés, ne sont pas représentés.

Mme Agnes Conrad (Die Linke).

Deutsch

Es bringt ja ein gewisses Ärgernis mit sich, dass die Ladeinfrastruktur etwas ungleich verteilt und uneinheitlich ist. Daher möchte nach einer Harmonisierung von Nutzerzugängen, Abrechnungssystemen und Apps sowie gemeinsamen Standards bei grenzüberschreitender Elektromobilität auch im Oberrheingebiet fragen. Welche Schritte werden denn konkret unternommen, um hier voranzukommen? Gibt es möglicherweise schon einen konkreten Zeitplan für den gleichmäßigen Ausbau von Ladeinfrastruktur? Wird hier vielleicht sogar schon mit Drittstaaten über eine Harmonisierung geredet?

Bundesminister Patrick Schnieder:

Bezahlbare Tickets, auch noch grenzüberschreitend – das ist ja bei uns schon problematisch. Wir haben das Deutschlandticket als eine besondere Einrichtung. Die Preise beim Bahnfahren werden eigenwirtschaftlich geregelt und berechnet. Das legen nicht wir fest, sondern die Anbieter der Strecke – das ist meines Wissens in Frankreich genauso –, sodass es schwierig ist, eine Harmonisierung der Preise hinzubekommen.

Was die Ladeinfrastruktur angeht, haben wir die AFIR-Verordnung, die den Rechtsrahmen darstellt. Wir haben mit Frankreich zusammen eine Dialogplattform Tank- und Ladeinfrastruktur, bei der wir uns vor allem über den Ausbau der Ladeinfrastruktur grenzüberschreitend abstimmen. Wir werden die distanzbasierten Ziele, die die AFIR setzt, bis 2030 eingehalten haben, und zwar unabhängig von dem, was wir national machen, also auch im grenzüberschreitenden Kontext.

Zur Harmonisierung der Bezahlssysteme. Wir versuchen gerade – das steht in unserem Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 –, die Mindestanforderungen, zum Beispiel mehr Preistransparenz und Verbesserung der Ladeinfrastruktur, in Deutschland festzusetzen. Das gelingt jetzt auch bei den Ausschreibungen und Errichtungen. Da

Français

M. Patrick Schnieder, ministre fédéral.

Deutsch

kenne ich aber, ehrlich gesagt, den grenzüberschreitenden Stand nicht. Ich weiß auch gar nicht, ob wir darüber schon gesprochen haben. Im europäischen Maßstab gibt die AFIR den Rahmen vor. Ich bin aber jetzt nicht sprechfähig dazu, wie weit wir dort in Bezug auf die Harmonisierung, zum Beispiel in Bezug auf die Transparenz von Preisen, heute schon sind.

Minister Philippe Tabarot:

Ich schließe mich den Ausführungen zur Elektromobilität und zur Preisattraktivität an. In der Region Grand Est gibt es das Junge-Leute-Ticket, den *Pass jeune*. Es werden verschiedene Optionen angeboten.

Vielen Dank, dass Sie das sehr wichtige Thema Buchungsplattformen angesprochen haben. Die Europäische Kommission hat im Mai einen Vorschlag zu diesem Thema veröffentlicht. Diesen haben wir am Montag mit unseren Amtskollegen auf der Tagung des Rates der Verkehrsminister der Europäischen Union erörtert. Es geht darum, die Organisation und Buchung von Reisen zu erleichtern. Künftig soll es möglich sein, verschiedene Verkehrsmittel und verschiedene Unternehmen miteinander zu kombinieren. Die EU-Staaten begrüßen das natürlich. Unser Rahmengesetzentwurf geht in die gleiche Richtung.

In seiner jetzigen Form führt das Maßnahmenpaket jedoch dazu, dass Vertriebsplattformen und französische Eisenbahnverkehrsunternehmen unterschiedlich stark in die Pflicht genommen werden; da gibt es also technische Probleme. Frankreich wird darauf achten, dass die Gespräche auf einen ausgeglichenen Rechtsrahmen hinauslaufen, aber auch darauf, dass alle Akteure mitziehen – ich denke dabei auf unserer Seite an die SNCF und an SNCF Connect – und dass diese Möglichkeiten angeboten werden können, die den Reisenden das Leben erleichtern würden.

Français

M. Philippe Tabarot, ministre.

Je souscris à ce qui a été dit de la mobilité électrique et de l'attractivité tarifaire. La région Grand Est propose un *pass jeunes*. Différentes options sont mises en place.

Merci d'aborder la question de la billettique, qui est un sujet essentiel. La Commission européenne a publié au mois de mai une proposition sur ce sujet ; nous l'avons évoquée lundi avec nos homologues lors du Conseil des ministres des transports de l'Union européenne. Il s'agit de faciliter l'organisation et la réservation des voyages ; il devra être possible de combiner plusieurs moyens de transport et plusieurs compagnies. Les États européens y sont évidemment favorables. Notre projet de loi-cadre va dans le même sens.

En l'état, toutefois, ce paquet législatif crée une dissymétrie d'obligations entre les plateformes de distribution et les fournisseurs de services ferroviaires français. Il y a donc des problèmes techniques. La France veillera à ce que les discussions aboutissent à un cadre équilibré, mais aussi à ce que tous les acteurs jouent le jeu – je pense, de notre côté, à la SNCF et à SNCF Connect – afin qu'il soit possible à ceux qui le veulent d'offrir de nouvelles possibilités et ainsi de faciliter la vie des voyageurs.

Deutsch

Michel Herbillon (DR):

Der Philosoph Emmanuel Levinas hat die Ethik des Antlitzes begründet. Seiner Ansicht nach muss man das Gesicht des anderen sehen, um ihn kennenzulernen und zu verstehen. Auf diesem Prinzip der Begegnung basieren die deutsch-französische Aussöhnung und die anschließende Zusammenarbeit, insbesondere seit der Gründung des Deutsch-Französischen Jugendwerks bis hin zu unserer Deutsch-Französischen Parlamentarischen Versammlung. Dank des technischen Fortschritts können wir unsere Gesichter in Echtzeit sehen, auch wenn wir – wie heute Vormittag – Hunderte von Kilometern voneinander entfernt sind. Doch das kann eine persönliche Begegnung keinesfalls ersetzen. Ich freue mich daher ebenso wie Sie alle auf die nächste Sitzung der Deutsch-Französischen Parlamentarischen Versammlung am 22. Juni.

Dasselbe gilt auch für unsere Mitbürgerinnen und Mitbürger, und wir müssen uns bemühen, Begegnungen zu beiden Seiten des Rheins zu erleichtern.

Die Wiederaufnahme der Nachtverbindung Paris–Berlin im Jahr 2023 und ihre bedauerliche Einstellung im Jahr 2025 machen jedoch deutlich, wie sehr unser politischer Wille nach wie vor auf zahlreiche Hindernisse stößt. Die Wiederaufnahme dieses Angebots durch einen anderen Betreiber im März 2026 – für die ich mich ebenso wie unsere Ko-Vorsitzende Brigitte Klinkert intensiv eingesetzt habe – belegt das Interesse unserer Mitbürger an dieser symbolträchtigen Verbindung. Es ist bedauerlich, dass die Strecke nicht mehr über Straßburg führt.

Welche Ansätze verfolgen Sie bei der Zusammenarbeit zwischen Ihren Ministerien, um trotz der zahlreichen technischen und finanziellen Einschränkungen die direkten Bahnverbindungen zwischen verschiedenen Städten in Deutschland und Frankreich auszuweiten – einmal abgesehen von den grenzüberschreitenden Strecken, die ich natürlich unterstütze? Dabei geht es sowohl um Logistik als auch um

Français

M. Michel Herbillon (DR).

Le philosophe Emmanuel Levinas a développé une éthique du visage : il faut selon lui voir le visage de l'autre pour le connaître et le comprendre. C'est sur ce principe des rencontres que se sont construites la réconciliation puis la coopération franco-allemandes, depuis notamment la création de l'Office franco-allemand pour la Jeunesse jusqu'à notre assemblée parlementaire franco-allemande. Les progrès technologiques nous permettent de voir nos visages en temps réel alors que nous sommes à des centaines de kilomètres les uns des autres, comme ce matin, mais ne sauraient remplacer absolument une rencontre. Je me réjouis donc, comme vous tous, de la prochaine séance plénière de l'Assemblée parlementaire franco-allemande le 22 juin.

Ce constat est aussi vrai pour nos concitoyens, et nous devons nous efforcer de faciliter les rencontres, des deux côtés du Rhin.

Le rétablissement en 2023 de la ligne de nuit Paris-Berlin, puis hélas sa fermeture en 2025, soulignent cependant à quel point nos volontés politiques demeurent soumises à de nombreuses contraintes. La réouverture de la ligne en mars 2026 par un autre opérateur – pour laquelle j'ai beaucoup plaidé, comme notre coprésidente Brigitte Klinkert – atteste l'intérêt de nos concitoyens pour un trajet qui constitue aussi un symbole. Il est regrettable que cette ligne ne passe plus par Strasbourg.

Quelles sont les pistes de coopération entre vos ministères pour, malgré les nombreuses contraintes techniques et financières, densifier l'interconnexion ferroviaire directe entre plusieurs villes de France et d'Allemagne – au-delà de la question des lignes transfrontalières, qu'évidemment je soutiens ? C'est là une question de logistique autant que de symbole, et finalement la question du visage de notre

Deutsch

Symbolik und letztlich auch darum, wie sich die jungen Menschen aus Deutschland und Frankreich in den kommenden Jahren von Angesicht zu Angesicht begegnen können.

Minister Philippe Tabarot:

Der Nachtzug Paris–Berlin erhält viel Aufmerksamkeit. Ich wurde mehrfach in der Assemblée nationale dazu angehört. Sie haben auf die Bedeutung dieser Verbindung hingewiesen. Vor einiger Zeit wurde sie mithilfe staatlicher Unterstützung, die nur vorübergehend sein sollte, wieder aufgenommen. Wir alle müssen uns heute mit Haushaltsfragen auseinandersetzen; alle Oppositionsfaktionen behaupten, enorme Einsparungen erzielen zu können, aber ...

Ich möchte daran erinnern, dass jedes verkaufte Ticket für die Nachtzugverbindung Paris–Berlin mit 85 Euro aus öffentlichen Mitteln subventioniert wurde. Somit zahlten alle Steuerzahler 85 Euro für jeden Franzosen, insbesondere auch für jeden jungen Franzosen, der mit dem Zug nach Berlin reiste, ganz gleich ob zum Arbeiten oder zum Vergnügen. Gleichzeitig versuchen wir, wieder Nachtzugverbindungen innerhalb Frankreichs einzurichten. Auch hier ist Nachfrage hoch, und die Kosten sind geringer.

Haushaltsentscheidungen sind immer umstritten, aber wir mussten eine Entscheidung treffen. Jetzt entsteht ein privates Angebot, das recht gut funktioniert: European Sleeper bietet drei Hin- und Rückfahrten pro Woche an – ohne staatliche Zuschüsse. Leider führt die Verbindung nicht über Straßburg; vielleicht sollte man das noch mit dem Unternehmen besprechen, da das Geschäftsmodell gerade erst Gestalt annimmt. Außerdem gibt es eine Tagesverbindung, die sehr gut funktioniert. Schließlich möchte ich noch einmal betonen, dass die staatlichen Subventionen sehr hoch waren. Aus diesem Grund haben sich Frankreich und Deutschland dafür entschieden, auf diese Verbindung zu verzichten.

Français

jeunesse dans les prochaines années, aussi bien en France qu'en Allemagne.

M. Philippe Tabarot, ministre.

La ligne de nuit Paris-Berlin suscite une grande attention. J'ai été auditionné à l'Assemblée nationale à différentes reprises pour l'évoquer. Vous avez rappelé son intérêt. Elle a été rouverte il y a quelque temps, avec une aide publique, qui devait être temporaire. Nous sommes tous aujourd'hui rattrapés par les questions budgétaires; tous les groupes d'opposition prétendent être en mesure de faire des économies extraordinaires, mais...

Je rappelle que le coût de la subvention publique pour la liaison de nuit Paris-Berlin s'élevait à 85 euros par billet vendu. Ainsi, tous les contribuables payaient 85 euros pour chaque Français, en particulier chaque jeune Français, se rendant à Berlin en train, que ce soit pour travailler ou pour se divertir. Au même moment, nous essayons de remettre en place des liaisons nationales de nuit – il y a là aussi une forte demande, et le coût est moins important.

Les choix budgétaires sont toujours contestables, mais nous avons dû arbitrer. Or une offre privée se met en place, et elle fonctionne plutôt bien: European Sleeper propose trois allers et retours par semaine, sans subvention d'équilibre. Malheureusement, cette ligne ne passe pas par Strasbourg – c'est peut-être quelque chose à discuter avec eux, puisqu'ils commencent à trouver leur modèle économique. Ensuite, il existe une solution de jour, qui fonctionne très bien. Enfin, je le redis, la subvention publique était très importante. C'est pourquoi la France et l'Allemagne ont fait le même choix de se priver de cette liaison.

Deutsch

Bundesminister Patrick Schnieder:

Ich kann das nur unterstützen. Wir können wirtschaftlich nicht tragfähige Verkehre natürlich nicht auf Dauer unterstützen. Die Entwicklung zeigt aber nicht nur auf dieser Strecke, dass das wirtschaftlich funktioniert. Vielmehr gibt es auch auf anderen Strecken, zum Beispiel Stockholm–Berlin oder Amsterdam–Berlin–Prag, ein attraktives Nachtzugangebot, und da, wo es attraktiv ist, setzt es dann auch durch, ohne dass wir dauerhaft staatliche Unterstützung dort bieten.

Dominique Voynet (EcoS):

Bei der letzten Sitzung der Deutsch-Französischen Parlamentarischen Versammlung sind meine Kolleginnen Elsa Faucillon und Léa Balage El Mariky und ich mit dem Zug nach Berlin gereist; die Fahrt dauert sowohl hin als auch zurück einen ganzen Tag. Ich verstehe die vorgebrachten Argumente; aber wir können die Bahn – insbesondere tagsüber – nur dann wirklich ausbauen, wenn wir auch eine Preispolitik umsetzen, die es ihr ermöglicht, mit dem Flugzeug zu konkurrieren, das seinerseits immer billiger wird. Das erfordert mutige Entscheidungen auf europäischer Ebene.

Die Zugfahrt war sehr angenehm, auch wenn sich während der Fahrt natürlich eine große Verspätung aufgebaut hat. Sie haben die Belastung durch die „graue Verschuldung“ angesprochen. Ein koordiniertes Vorgehen ist in der Tat unbedingt erforderlich.

Einige Zeit später bin ich mit dem Auto zu einem Verwandten nach Straubing in Deutschland gefahren. Die Autobahn war durch Lkw mit litauischem oder bulgarischem Kennzeichen völlig überlastet – vermutlich waren sie auf dem Weg nach Spanien oder auf der Rückfahrt von dort –, was im Hinblick auf die Sicherheit absolut besorgniserregend war.

Ich begrüße die – wenn auch mühsame – Wiederaufnahme der direkten Nachtzugverbindung zwischen Paris und Berlin, glaube jedoch,

Français

M. Patrick Schnieder, ministre fédéral.

Mme Dominique Voynet (EcoS).

Lors de la dernière réunion de l'Assemblée parlementaire franco-allemande, avec mes collègues Elsa Faucillon et Léa Balage El Mariky, nous sommes allées à Berlin en train ; il faut une journée entière, à l'aller comme au retour. J'entends les arguments qui ont été présentés, mais nous ne pourrions développer vraiment le train, notamment en journée, que si nous mettons aussi en place une politique de prix qui lui permette de rivaliser avec l'avion, toujours plus *low cost* : cela appelle des décisions courageuses au niveau européen.

Ce voyage était très agréable, même si le train a évidemment subi tout au long de son trajet un retard important. Vous avez évoqué le poids de la dette grise : une mobilisation coordonnée est en effet indispensable.

Un peu plus tard, j'ai utilisé la voiture pour rendre visite à quelqu'un de ma famille à Straubing, en Allemagne. La saturation de l'autoroute par des poids lourds immatriculés en Lituanie ou en Bulgarie, et dont on peut imaginer qu'ils se rendaient en Espagne ou en revenaient, était absolument préoccupante en termes de sécurité.

Je me réjouis de la relance, même laborieuse, de la liaison ferroviaire directe de nuit entre Paris et Berlin, mais je crois que le moment est venu

Deutsch

dass es an der Zeit ist, über reine Symbolpolitik hinauszugehen und eine echte Integration der europäischen Verkehrsnetze anzustreben. Es gibt zahlreiche technische Schwierigkeiten; das ist bekannt. Aber sollten sich Deutschland und Frankreich nicht um ein gemeinsames Vorgehen mit konkreten Zielen hinsichtlich Taktfrequenz, Fahrzeiten und Servicequalität bemühen?

Was den Güterverkehr betrifft, so befördert Deutschland gemessen am Marktanteil zwar deutlich mehr Güter auf der Schiene als Frankreich, doch der Anteil ist nach wie vor gering. Unser Ziel ist die Dekarbonisierung des Verkehrs. Jedoch wird nur ein sehr geringer Teil des Verkehrs von der Straße auf die Schiene verlagert. Der Verkehrskorridor Deutschland-Frankreich ist eine der wichtigsten Logistikachsen des Kontinents. Welche gemeinsamen Maßnahmen planen Sie, um diesen Korridor zu einem Vorreiter für die Verbesserung der Kapazitäten, der Pünktlichkeit und der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu machen? Außerdem muss eine integrierte Digitalisierung des Sektors erfolgen, sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr, und wir müssen nationale Denkweisen hinter uns lassen.

Das deutsch-französische Tandem ist nach wie vor von entscheidender Bedeutung; doch ich plädiere dafür, dass wir uns gemeinsam für ein europäisches Verkehrsnetz einsetzen, das dazu beiträgt, die Bedrohung durch den Klimawandel einzudämmen. Durch eine immer überzeugendere koordinierte Politik muss es gelingen, den Anteil des Straßenverkehrs zu verringern.

Was den Fußball betrifft: Möge der Beste gewinnen! Ich bin natürlich für die französische Nationalmannschaft, aber falls sie vorzeitig ausscheiden sollte, unterstütze ich gerne Deutschland.

Minister Philippe Tabarot:

Wir könnten den ganzen Vormittag damit verbringen, über diese spannenden Themen zu sprechen! Einige dieser Themen bereiten mir

Français

de passer d'une succession de symboles à une véritable intégration des réseaux de transport européens. Les difficultés techniques sont nombreuses et connues, mais la France et l'Allemagne ne devraient-elles pas travailler à une feuille de route commune assortie d'objectifs précis en matière de fréquence, de temps de parcours, de qualité de service ?

S'agissant du fret, l'Allemagne transporte bien plus de marchandises par rail que la France, en part de marché, mais ce chiffre reste minime. Nous affichons un objectif de décarbonation des transports, mais le report modal de la route vers le rail demeure très faible. Le corridor franco-allemand constitue l'un des principaux axes logistiques du continent. Quelles mesures communes envisagez-vous pour en faire un corridor pilote afin d'améliorer la capacité, la ponctualité et la compétitivité du fret ferroviaire ? Il faudra également intégrer la transformation numérique du secteur, tant pour le fret que pour les voyageurs, et dépasser les logiques nationales.

Le couple franco-allemand demeure essentiel, mais je plaide pour que nous soyons capables de défendre ensemble une ambition européenne pour un réseau de transport qui nous permette de conjurer la menace climatique. Une politique coordonnée toujours plus convaincante doit permettre d'alléger la part routière du transport.

S'agissant du football, enfin, que le meilleur gagne ! Je défendrai évidemment l'équipe nationale française, mais si elle devait perdre avant la phase finale, je serais heureuse de soutenir l'Allemagne.

M. Philippe Tabarot, ministre.

Deutsch

Sorgen, bei anderen sind wir schon gut vorangekommen.

Auf die Nachtzüge werde ich nicht noch einmal eingehen. Ich habe bereits mehrfach das Rahmengesetz angesprochen. Nur durch massive Investitionen lässt sich das Bahnangebot verbessern. Die bisher vorgesehenen 3 Milliarden Euro reichen nicht aus. Ich danke dem Premierminister dafür, dass er bereit war, einen neuen Leistungsvertrag mit SNCF Réseau zu unterzeichnen, mit dem die Mittel auf 4,5 Milliarden aufgestockt werden. Diese neuen Mittel sollen durch zusätzliche Autobahnmautgebühren finanziert werden, was auf dem Gedanken der Solidarität zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern beruht.

Was den Schienengüterverkehr angeht, sind wir ziemlich beeindruckt von dem, was Deutschland erreicht hat; da sind wir noch nicht auf demselben Niveau. Es stimmt, dass Deutschland Beschränkungen eingeführt hat, insbesondere in Form einer Ökosteuer. Wir spüren übrigens die Randeffekte dieser Maßnahme. Deshalb hatten wir dafür gestimmt, dass Grenzregionen, die dies wünschen, eine ähnliche Steuer einführen können; ich war damals im Senat Berichterstatter für das Gesetz „Klima und Resilienz“. Ich möchte noch hinzufügen, dass Spanien uns durch die Abschaffung der Mautgebühren auf seinen Autobahnen nicht gerade dabei hilft, den Lkw-Transit einzudämmen.

Wir stimmen uns mit unseren deutschen Partnern und innerhalb der Europäischen Union ab. Beim TEN-V und bei den Güterverkehrskorridoren verfolgen wir gemeinsame Ansätze. Vor Kurzem haben wir uns mit den Ministern aus Deutschland und Polen – im Weimarer Format – getroffen, um gemeinsam an diesen Themen zu arbeiten. Die Zusammenarbeit ist gegeben; aber wir müssen auch – jeder in seinem eigenen Land – die erforderlichen Entscheidungen treffen, um die Investitionen tätigen zu können,

Français

Nous pourrions passer toute la matinée à discuter de ces sujets passionnants ! Certains me préoccupent, d'autres ont bien avancé.

Je ne reviens pas sur les trains de nuit. J'ai plusieurs fois évoqué la loi-cadre : l'investissement massif est le seul moyen pour améliorer les dessertes ferroviaires. Les 3 milliards d'euros actuels sont insuffisants ; je remercie le premier ministre d'avoir accepté de signer un nouveau contrat de performance avec SNCF Réseau pour passer à 4,5 milliards. Ces sommes nouvelles seront issues de péages autoroutiers supplémentaires, dans un esprit de solidarité entre les modes de transport.

S'agissant du fret ferroviaire, nous sommes assez admiratifs de ce que fait l'Allemagne : nous ne sommes pas au même niveau. Il est vrai que l'Allemagne a imposé des restrictions, notamment avec une écotaxe. Nous subissons d'ailleurs les effets de bord de celle-ci ; c'est pourquoi nous avons voté la possibilité pour les régions frontalières qui le souhaiteraient d'instaurer une taxe similaire – j'étais à l'époque rapporteur au Sénat de la loi « climat et résilience ». J'ajoute que l'Espagne, en rendant ses autoroutes gratuites, ne nous aide pas à lutter contre le transit des poids lourds.

Nous nous coordonnons avec nos amis allemands, ainsi qu'au sein de l'Union européenne. Sur le RTE-T, sur les corridors de fret, nous adoptons des approches communes. Nous avons tenu il y a peu une réunion avec les ministres allemand et polonais – le format Weimar – pour travailler ensemble sur ces sujets. La coopération existe, mais nous devons aussi, chacun dans son pays, obtenir les arbitrages nécessaires pour pouvoir consentir les

Deutsch

die für die Sicherheit und die Servicequalität für die Nutzer unerlässlich sind.

Bundesminister Patrick Schnieder:

Ich kann mich den Worten meines Kollegen vollumfänglich anschließen und möchte auf den letzten Punkt – diesen hätte ich ebenfalls angesprochen – noch einmal eingehen. Wir waren beide in Warschau mit dem polnischen Kollegen zusammen, der die Verbindung Paris–Berlin ebenfalls als attraktiv empfindet. Wir haben nicht nur vereinbart, dass wir versuchen, die Verbindung auszubauen und zu verbessern, sondern auch, sie nach Warschau zu verlängern. Daran sieht man, dass wir auf EU-Ebene sehr intensiv an der grenzüberschreitenden Mobilität arbeiten. Deutschland und Frankreich sind sicherlich unter denjenigen, die das stark vorantreiben.

Ko-Vorsitzende Brigitte Klinkert:

Da Herr Tabarot gehen muss, bitte ich unsere beiden letzten Kollegen, ihre Fragen ganz kurz zu stellen.

Minister Philippe Tabarot:

Ja, ich fahre zwar mit dem Chef der SNCF nach Brüssel, aber ich glaube, wir würden trotzdem viel Aufmerksamkeit erregen, wenn wir den Zug aufhalten würden!

Sabine Thillaye (DEM):

Wie beurteilen Sie die militärische Mobilität in Europa? Und wie bewerten Sie das Paket zur militärischen Mobilität, das die Europäische Kommission vorgeschlagen hat, insbesondere die Fazilität „Connecting Europe“, bei der für den nächsten mehrjährigen Finanzrahmen 17,5 Milliarden Euro speziell für die militärische Mobilität vorgesehen sind? Dieser Betrag erscheint angesichts des Bedarfs gering.

Vincent Thiébaut (HOR):

Zum Thema Dekarbonisierung: Wie sieht es mit Wasserstoff aus? In Deutschland ist das Interesse groß, und auch Frankreich hat Züge

Français

investissements indispensables à la sécurité et à la qualité du service rendu aux usagers.

M. Patrick Schnieder, ministre fédéral.

Mme Brigitte Klinkert, coprésidente.

M. Tabarot devant partir, je propose à nos deux derniers collègues de poser leurs questions très rapidement.

M. Philippe Tabarot, ministre.

Oui, je me rends certes à Bruxelles avec le président de la SNCF, mais je crois que nous nous ferions vraiment remarquer si nous faisons retarder le train !

Mme Sabine Thillaye (DEM).

Quel regard portez-vous sur la mobilité militaire européenne ? Et que pensez-vous du paquet mobilité proposé par la Commission européenne et notamment du mécanisme d'interconnexion, pour lequel 17,5 milliards d'euros sont prévus dans le prochain cadre financier pluriannuel ? Ces montants paraissent faibles au regard des besoins.

M. Vincent Thiébaut (HOR).

Dans la perspective de la décarbonation, qu'en est-il de l'hydrogène ? L'appétence est forte en Allemagne, et la France a aussi

Deutsch

entwickelt, die mit Wasserstoff betrieben werden. Aber ich habe den Eindruck, dass kaum noch darüber gesprochen wird.

Minister Philippe Tabarot:

Frau Thillaye, wenn es uns gelingt, zumindest 4,5 Milliarden zu investieren, dann bin ich der glücklichste Mensch der Welt. Sie können mir glauben: Das werde ich auch dann noch sagen, wenn ich zu dem Zeitpunkt nicht mehr im Amt bin! Aber das wird niemals ausreichen, um die „graue Verschuldung“ in den Griff zu bekommen, die Infrastruktur zu sanieren und zu modernisieren. Und dann gibt es noch Regionen, die neue Projekte starten und Strecken wieder in Betrieb nehmen wollen.

Man muss es auch schaffen, die Bauarbeiten durchzuführen. Diese sind aufwendig. Sie müssen entweder nachts durchgeführt werden oder erfordern monatelange Streckensperrungen; für diese Option haben sich die Deutschen entschieden.

Herr Thiébaut, ich überlasse meinem Amtskollegen das Thema Wasserstoff. In Deutschland funktioniert das in der Tat deutlich besser. Einige Regionen haben damit experimentiert. Meine Region hat sich allerdings für den Einsatz batteriebetriebener Züge entschieden. Daher kann ich Ihnen dazu nichts Genaueres sagen.

Es tut mir leid, dass ich mich nun von Ihnen verabschieden muss: Ich muss den Zug nach Brüssel bekommen. Und der wird sicher pünktlich sein; die französische Bahn ist ja für ihre Pünktlichkeit bekannt!

Bundesminister Patrick Schnieder:

Zur Frage der militärischen Mobilität und ob CEF 3 mit etwa 5 Milliarden Euro ausreichend finanziert wäre. Es kann immer mehr sein, vor allem weil wir das nicht alleine unter militärischen Gesichtspunkten sehen, sondern es in der Regel Dual-Use-Themen sind. Diese beziehen sich auf die Mobilität insgesamt. Es wird vor allem darauf ankommen, die Bedarfe und das,

Français

développé des trains utilisant l'hydrogène ; mais j'ai l'impression qu'on n'en parle plus guère.

M. Philippe Tabarot, ministre.

Madame Thillaye, si nous arrivons déjà à investir 4,5 milliards, je serai le plus heureux des hommes – et croyez bien que je le revendiquerai même si je ne suis plus aux responsabilités à ce moment ! Mais ce ne sera jamais assez pour payer la dette grise, régénérer, moderniser ; et puis il y a des territoires qui veulent lancer de nouveaux projets, rouvrir des lignes...

Il faut aussi arriver à mener les travaux. Ce sont des travaux lourds, qui doivent être faits soit de nuit, soit en coupant des lignes pendant des mois, solution qu'ont choisie les Allemands.

Monsieur Thiébaut, je laisserai mon collègue vous parler de l'hydrogène, qui marche en effet bien mieux en Allemagne. Quelques régions ont fait des expérimentations – mais la mienne ayant choisi d'expérimenter les trains à batterie, je ne peux pas vous en parler en détail.

Je suis désolé de devoir vous quitter : je dois prendre le train pour Bruxelles – train dont je ne doute pas qu'il sera à l'heure, connaissant la ponctualité française en ce domaine !

M. Patrick Schnieder, ministre fédéral.

Deutsch

was wir in erster Linie für militärische Mobilität benötigen, klug miteinander zu verbinden. Das betrifft vor allem die vorhandenen großen Korridore. Das müssen wir entsprechend ausloten. Entscheidend wird am Ende sein, wie groß der gesamte Rahmen in CEF 3 sein wird, und dann wird man prioritär abstufen müssen. Deshalb ist es schwierig, heute abzusehen, wo man da landet und was für diesen Bereich sinnvoll ist.

Was Wasserstoff angeht, gibt es meines Wissens Regionalkooperationen; das läuft über die Bundesländer. Auf Bundesebene mit Frankreich haben wir meines Wissens kein direktes Wasserstoffprojekt; aber das kann ich jetzt mit Bestimmtheit nicht sagen.

Designierter Ko-Vorsitzender

Dr. Yannick Bury:

Wir sind damit am Ende der Fragerunde und am Ende der Anhörung. Sehr geehrter Herr Minister Schnieder, ich darf Ihnen und – in Abwesenheit – Ihnen, Herr Minister Tabarot, sehr herzlich dafür danken, dass Sie für diese Anhörung heute Vormittag zur Verfügung gestanden und die Fragen der Kolleginnen und Kollegen beantwortet haben.

Gleichzeitig danke ich auch Ihnen, liebe Kolleginnen und Kollegen, sehr herzlich für die Teilnahme an der Anhörung. Ich glaube, es ist deutlich geworden, dass gerade auch die Deutsch-Französische Parlamentarische Versammlung ein großes Interesse an den grenzüberschreitenden Verkehren und an der grenzüberschreitenden Infrastruktur hat. Diese Themen werden die Arbeit der Versammlung sicherlich weiter begleiten. Diese Anhörung heute Vormittag ist eine gute Grundlage und ein guter weiterer Schritt auf dem Weg der Befassung der Versammlung mit diesem Aspekt gewesen. Deswegen nochmals, sehr geehrte Herren Minister, liebe Kolleginnen und Kollegen, ein herzliches Dankeschön für die Teilnahme an der Anhörung.

Français

M. Yannick Bury, coprésident désigné.

Deutsch

SCHLUSS DER SITZUNG

Ko-Vorsitzende Brigitte Klinkert:

Vielen Dank an alle für ihre Fragen und Antworten. Ich bitte Frau Thillaye und Herrn Thiébaut um Entschuldigung dafür, dass ihnen nur so wenig Redezeit eingeräumt wurde.

Wir freuen uns darauf, am Montag, den 22. Juni, zur nächsten DFPV-Sitzung hier in der Assemblée nationale wieder zusammenzukommen.

Designierter Ko-Vorsitzender

Dr. Yannick Bury:

Liebe Brigitte, liebe Kolleginnen und Kollegen in Paris, wir freuen uns sehr darauf, am 22. Juni zur regulären Sitzung bei euch zu Gast sein zu dürfen; wir freuen uns auf das Programm, das ihr vorbereitet habt. Wir haben eine ganze Reihe von Vorlagen, die es dann zu beraten gilt. Es wird zudem eine politisch intensive Sitzung werden, so wie es für diese Versammlung auch vorgesehen ist. Deswegen schon im Voraus ein herzliches Dankeschön. Wir freuen uns alle auf das Wiedersehen am 22. Juni.

Ich schließe die Sitzung und wünsche allen einen schönen Tag.

(Beifall)

(Schluss: 9.45 Uhr)

Français

CLÔTURE DE LA SÉANCE

Mme Brigitte Klinkert, coprésidente.

Merci à tous pour vos questions et vos réponses. Je prie Mme Thillaye et M. Thiébaut de nous excuser pour la brièveté du temps qui leur a été accordé.

Nous nous réjouissons de nous retrouver lundi 22 juin pour la prochaine séance plénière de l'Apfa, ici, à l'Assemblée nationale.

M. Yannick Bury, coprésident désigné.

(Applaudissements.)

(Fin : 9 h 45)