

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Stand der Ausrüstung der europäischen Güterverkehrskorridore in Deutschland mit dem Europäischen Signalsystem European Rail Traffic Management System**

Seit dem Schlussbericht der Van Miert Kommission vom 30. Juni 2003 über vorrangige Bahnvorhaben in Europa, ist es das erklärte Ziel des Europäischen Rates, den Eisenbahnverkehr über Europäische Korridore zu kanalisieren. Diese Korridore sollen mit einheitlicher Technik ausgestattet werden, um effizienten und diskriminierungsfreien grenzüberschreitenden Güterverkehr zu erlauben. Als einer der wichtigsten durch Deutschland führenden Korridore wurde der Korridor A Rotterdam–Genua erwähnt (TEN-Projekt 24, Baubeginn vor 2010). Etwa 50 Prozent des gesamten Nord-Süd-Güterverkehrs wird über diesen Korridor abgewickelt. Zudem wird bis 2020 eine Verdoppelung des Güterverkehrsaufkommens von der EU (Europäische Union) auf diesem 1 300 km langen Korridor prognostiziert, insgesamt 28 Mrd. Tonnenkilometer. Es geht darum, entweder diese Tonnage auf der Straße oder auf der Schiene zu transportieren. Bereits 2005 wurden von der Europäischen Kommission fünf weitere Korridore (B bis F) als bedeutend für den Europäischen Güterverkehr und als vorrangig mit dem European Rail Traffic Management System (ERTMS) auszurüsten eingestuft. Drei dieser fünf Korridore durchqueren Deutschland (B, E, F). Alle vier Korridore haben in Deutschland eine Gesamtlänge von insgesamt 3 180 km. Bei mehreren Treffen der Verkehrsminister Italiens, der Schweiz, Deutschlands und der Niederlande (2003, 2006, 2009) hat sich Deutschland zu festen Terminen und zu einer engen Zusammenarbeit beim Korridor A verpflichtet mit dem Ziel, diesen bis 2015 durchgehend fertigzustellen. Im Herbst 2007 meldet die Bundesrepublik Deutschland der EU einen verbindlichen „Nationalen Umsetzungsplan“ zur Ausrüstung der Europäischen Korridore in Deutschland mit ERTMS. Darin wird die vorrangige verbindliche Ausrüstung der Korridore A bis 2012/2015 und F (Aachen–Frankfurt/Oder bzw. Aachen–Hoyerswerda/Horka) bis 2015/2020 mit ERTMS zugesichert. Während die Nachbarstaaten des Korridors A sich an die abgestimmten Termine halten, hemmt die Bundesrepublik Deutschland bis heute das europäisch abgestimmte Vorgehen. Die Nachbarstaaten Italien, Schweiz, die Niederlande und Belgien betreiben zum Teil seit mehr als drei Jahren erfolgreich Eisenbahnverkehr in ihren Ländern mit der neuen europäischen Einheitstechnik ERTMS. Wogegen es in Deutschland weder eine einzige in echtem Betrieb laufende Strecke noch auch nur ein abgestimmtes technisch betriebliches Konzept oder eine abgesicherte Finanzierung gibt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Inwieweit steht die Bundesrepublik Deutschland zu ihren europäischen Verpflichtungen, die deutschen Abschnitte der europäischen Güterverkehrskorridore im Netz der Deutschen Bahn AG (DB AG) termingerecht wie vereinbart auszubauen und mit der einheitlichen europäischen Technik ERTMS auszustatten?
2. Welche Summen wurden bis Ende 2009 in den Korridoren A, B, E und F verbaut, und wie viel Prozent machen diese Summen von den geschätzten Summen der einzelnen Korridore in Deutschland aus?
3. Welches Budget wurde zur teilweisen Fertigstellung des Korridors A bis 2012 und welches bis zu seiner vollständigen Fertigstellung bis 2015 vom Bundesministerium der Finanzen (BMF) zugesichert?
4. Wie hoch sind die von der EU für den Korridor A bis dato geleisteten Mittel, und welche Summe steht noch bis Ende 2013 aus?
5. Welche Budgets sind zur Fertigstellung der Korridore B (2015/2020), E (2020) und F (2015/2020) vom BMF zugesichert?
6. Welche Einzelmaßnahmen wurden bisher mit Mitteln aus dem Paket D (Beschleunigte Einführung des Europäischen Leit- und Sicherungssystems ETCS) des Konjunkturpaketes II finanziert?
7. Wie hoch sind die Ausgaben für die bisher realisierten Maßnahmen aus dem Paket D (Beschleunigte Einführung des Europäischen Leit- und Sicherungssystems ETCS) des Konjunkturpaketes II, und für welche Projekte sollen die verbleibenden Mittel bis wann eingesetzt werden?
8. Inwieweit kommt die Zurückhaltung beim Ausbau der Europäischen Korridore mit dem Europäischen Signalsystem ERTMS der Politik der DB AG entgegen, Verkehr fremder Bahnen auf dem Netz der DB AG zu erschweren?
9. Welche Maßnahmen wird die Bundesrepublik Deutschland bis wann unternehmen, um ihre europäischen Verpflichtungen zum Ausbau der deutschen Korridorabschnitte im Netz der DB AG zu erfüllen?

Berlin, den 21. Mai 2010

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**