

Antwort**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/1845 –**

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

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 Eisenbahnver-

kehr 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.

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?

Nach einer Entscheidung der EU-Kommission vom 22. Juli 2009 (kurz: EU-KOM-Entscheidung) ist Deutschland zur Ausrüstung mit ERTMS in vier Korridoren einschließlich der entsprechenden Terminalanbindungen verpflichtet:

Korridor A (Rotterdam –)Emmerich–Basel(–Mailand/Genua),

Korridor B (Stockholm–)Puttgarden–Hamburg–Nürnberg–München–(Kufstein–Brenner–Verona–Rom–Neapel),

Korridor E Dresden–(Prag–Wien/Bratislava–Budapest–Bukarest–Constanza) mit einer baldigen Verbindung zum Korridor F,

Korridor F Aachen–Duisburg–Magdeburg–Berlin–Frankfurt/Oder(–Warschau)/Magdeburg–Horka(–Terespol).

Die Umsetzungsmodalitäten im Einzelnen sowie die Finanzierung werden derzeit innerhalb der Bundesregierung und zwischen Bundesregierung und EU-Kommission abgestimmt.

Bei der Umsetzung hat aus deutscher Sicht die Ausrüstung des Korridors A mit ERTMS wegen seines hohen Verkehrsaufkommens Priorität. Als erste Teilmaßnahme zur Unterstützung der Einführung von ERTMS im Korridor A wurde am 25. Mai 2010 eine Finanzierungsvereinbarung mit Mitteln des Konjunkturprogramms II insbesondere zum Bau von ETCS Level-2-fähigen Elektronischen Stellwerken schlussgezeichnet (s. auch Antwort zu Frage 6).

Als weiterer Schritt wird zur Herstellung der Interoperabilität in den übrigen Korridoren B, E und F der Einsatz von fahrzeugseitigen STM (Specific Transmission Modules) angestrebt. STM sind Fahrzeuggeräte, die eine Informationsübertragung zwischen den derzeit verfügbaren ortsfesten Zugbeeinflussungseinrichtungen des jeweiligen nationalen Zugsicherungssystems (in Deutschland: LZB/PZB) und der jeweiligen Fahrzeug-ETCS-Ausrüstung ermöglichen.

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?
5. Welche Budgets sind zur Fertigstellung der Korridore B (2015/2020), E (2020) und F (2015/2020) vom BMF zugesichert?

Die Fragen 2, 3 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit Umsetzung der Bedarfsplanvorhaben Ausbaustrecke/Neubaustrecke Karlsruhe–Basel, Abschnitt Katzenbergtunnel, und Ausbaustrecke Grenze Deutschland/Niederlande–Emmerich–Oberhausen wird ERTMS/ETCS realisiert. Der

Neubaustreckenabschnitt Rastatt-Süd–Offenburg ist bereits mit Elektronischen Stellwerken ausgerüstet, das Stellwerk in Emmerich befindet sich im Bau. Im Rahmen der genannten Aus- und Neubauvorhaben sind bisher noch keine Mittel für ERTMS/ETCS-Streckenausrüstung verausgabt worden.

Neben den im Rahmen des Konjunkturprogramms II finanzierten Stellwerksmaßnahmen (vgl. Antwort zu Frage 6) und den o. a. Bedarfsplanabschnitten sind für eine vollständige ERTMS/ETCS Level-2-Ausrüstung im Korridor A lt. einer Grobschätzung der DB Netz AG vom Januar 2010 noch zusätzlich rund 750 Mio. Euro erforderlich.

Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt im Rahmen der verfügbaren Investitionsmittel für den Schienenbereich. Auf den Verhandlungsprozess zum Bundeshaushalt 2011 und Finanzplan bis 2014 wird verwiesen.

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?

Für den Korridor A existieren folgende EU-Entscheidungen:

1. 2009-DE-24070, Ausrüstung des Korridors A mit Elektronischen Stellwerken, Zuschussvolumen: 39,8 Mio. Euro,
2. 2007-DE-60320, Ausrüstung des Korridors A mit ETCS, Zuschussvolumen: 23,3 Mio. Euro.

Aufgrund bisher fehlender nationaler Komplementärfinanzierung sowie nicht ausreichender Umsetzungskonzeption der DB Netz AG können die Mittel voraussichtlich zumindest teilweise nicht in Anspruch genommen werden.

6. Welche Einzelmaßnahmen wurden bisher mit Mitteln aus dem Paket D (Beschleunigte Einführung des Europäischen Leit- und Sicherungssystems ETCS) des Konjunkturpaketes II finanziert?

Eine Finanzierungsvereinbarung zur Finanzierung von ETCS Level-2-fähigen Elektronischen Stellwerken bzw. Fernsteuerungen zur Anbindung von Relais-Stellwerken (Volumen rund 126 Mio. Euro) ist am 25. Mai 2010 als ein erster Baustein zur Umsetzung der EU-KOM-Entscheidung schlussgezeichnet worden. Die Realisierung der vereinbarten Maßnahmen obliegt nunmehr der DB Netz AG.

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?

Da die Finanzierungsvereinbarung erst vor Kurzem abgeschlossen wurde, sind hier noch keine Bundesmittel verausgabt worden.

Die Bundesmittel sollen bis Ende 2011 für folgende Einzelprojekte eingesetzt werden:

1. Elektronische Stellwerke (Volumen 88,6 Mio. Euro): Gremberg, Bensheim, Karlsruhe Güterbahnhof,
2. Relais-Stellwerk-Fernsteuerungs-Ausrüstungen (Volumen 37,7 Mio. Euro): Waghäusel, Graben-Neudorf, Blankenloch, Ettlingen West, Baden-Baden, Appenweier, Denzlingen, Leutersberg.

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?

Der diskriminierungsfreie Zugang zum Netz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes steht allen Eisenbahnen im gesetzlich festgelegten Umfang offen und wird von der Bundesnetzagentur überwacht. Der behauptete Zusammenhang wird nicht gesehen.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.