

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Christoph Meyer, Torsten Herbst, Christian Dürr, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Katrin Helling-Plahr, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Dr. Marcel Klinge, Michael Georg Link, Oliver Luksic, Alexander Müller, Bernd Reuther, Matthias Seestern-Pauly, Frank Sitta, Michael Theurer, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP**

### **Ausrüstung der deutschen Infrastruktur und von rollendem Material mit dem Europäischen Zugsicherungssystem ERTMS**

Ausweislich einer vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur an den Berichterstatter der Fraktion der FDP im Haushaltsausschuss für den Einzelplan 12 übersandten Übersicht sind aus der Haushaltsstelle 1202 891 06 „Ausrüstung der deutschen Infrastruktur und von rollendem Material mit dem Europäischen Zugsicherungssystem ERTMS (European Rail Traffic Management System)“ im Jahr 2018 lediglich 0,2 Prozent der veranschlagten Mittel abgeflossen. Von den vom Haushaltsgesetzgeber zur Verfügung gestellten 36,6 Mio. Euro wurden lediglich 59 000 Euro verausgabt.

Die Digitalisierung der Schieneninfrastruktur ist ein Schlüsselbaustein für unser nationales Mobilitätskonzept von morgen. Ziele der Bahnreform, wie etwa die Verlagerung größerer Warenströme von der Straße auf die Schiene, können nach Ansicht der Fragesteller nur gelingen, wenn eine durchgängige Interoperabilität auf den entscheidenden Korridoren des Schienennetzes etabliert werden kann. Hier setzt das ERTMS an. Durch das Vorhaben soll ein nahtloses europäisches Eisenbahnsystem geschaffen werden. Es zielt darauf ab, die aktuell bestehenden und europaweit verschiedenartigen Zugsteuerungs- und Zugsicherungssysteme zu ersetzen und somit mehr internationalen Wettbewerb auf der Schiene zu ermöglichen ([www.ertms.net/?page\\_id=44](http://www.ertms.net/?page_id=44)). Die Möglichkeit der kürzeren Abstände zwischen den Zügen erhöht als zusätzlicher Effekt die Kapazitäten der Schieneninfrastruktur, ohne dass auch nur ein Gleis zusätzlich verlegt werden muss. Je nach Strecke können so bis zu 40 Prozent mehr Kapazität entstehen. Darüber hinaus bringt ERTMS potenziell erhebliche Vorteile in Bezug auf Sicherheit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sowie die Einsparung von Wartungskosten mit sich. Als Teil von ERTMS wird das ETCS (European Train Control System) als automatisches Zugsicherungssystem die bestehenden nationalen Systeme ersetzen. Die Datenverkehre zwischen rollendem Material und Infrastruktur werden über das Funksystem GSM-R abgewickelt ([www.era.europa.eu/activities/european-rail-traffic-management-system-ertms\\_en](http://www.era.europa.eu/activities/european-rail-traffic-management-system-ertms_en)). Da bis Ende 2018 die vom Haushaltsausschuss geforderte Förderrichtlinie noch nicht vorlag, waren diese Mittel in Höhe von 10 Mio. Euro gesperrt und sind nicht abgeflossen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welchen Einfluss hat der Megatrend Digitalisierung nach Einschätzung der Bundesregierung auf den Schienenverkehr in Deutschland und Europa, und wie begründet die Bundesregierung ihre Haltung?
2. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung dem ERTMS zu, und wie begründet sie ihre Haltung?
3. Beabsichtigt die Bundesregierung, das gesamte Schienennetz oder nur bestimmte Korridore mit ERTMS auszurüsten, und wie begründet sie ihre Entscheidung?
  - a) Für welche Korridore beabsichtigt die Bundesregierung, eine Umrüstung vorzunehmen?
  - b) Wie sieht der jeweilige Zeitplan zur Netzertüchtigung je Korridor oder Gesamtnetz aus?
  - c) Von welchen Kosten je Korridor oder Gesamtnetz geht die Bundesregierung aus?
4. Wie viele Kilometer des europäischen TEN-V-Kernnetzes (TEN-V = Trans-europäisches Verkehrsnetz) liegen in Deutschland, und welcher Anteil davon ist heute bereits mit ERTMS ausgerüstet?
5. Sind seit der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/2201 weitere grenzüberschreitenden Strecken mit ERTMS ausgerüstet worden?
6. Auf welchen grenzüberschreitenden Strecken wurde ERTMS bereits auf Seiten der deutschen Nachbarländer installiert?
7. Von welchen Gesamtkosten für den Bund für die Umrüstung von Infrastruktur auf das Zugsicherungssystem ERTMS geht die Bundesregierung gegenwärtig aus?
8. Von welchen Gesamtkosten für die Umrüstung des rollenden Materials geht die Bundesregierung gegenwärtig aus, und wer soll ihren Planungen zufolge diese Kosten tragen?
9. Worin sieht die Bundesregierung den Umstand begründet, dass aus der Haushaltsstelle 1202 891 06 „Ausrüstung der deutschen Infrastruktur und von rollendem Material mit dem Europäischen Zugsicherungssystem ERTMS (European Rail Traffic Management System)“ im Jahr 2018 lediglich 0,2 Prozent der veranschlagten Mittel abgeflossen sind, und welche Maßnahmen hat sie wann ergriffen, um den Mittelabfluss zu erhöhen?
10. Wie stellt sich der Umsetzungsstand zu ERTMS in den übrigen teilnehmenden Staaten jeweils konkret dar, und wie sehen nach Kenntnis der Bundesregierung die jeweiligen Zeitpläne aus?
11. In welchen Gremien und in welchem Sitzungsrythmus tauscht sich die Bundesregierung mit den übrigen teilnehmenden Staaten aus, und wer vertritt die Bundesregierung bei den Treffen jeweils?
12. Wie stellt sich der jeweilige Realisierungsstand der unter Punkt 2.1 im Nationalen Umsetzungsplan ETCS genannten Streckenabschnitte dar?

Berlin, den 29. Mai 2019

**Christian Lindner und Fraktion**