

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Christian Jung, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Thomas Hacker, Peter Heidt, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Daniela Kluckert, Pascal Kober, Carina Konrad, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Till Mansmann, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Hagen Reinhold, Bernd Reuther, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Linda Teuteberg, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Nicole Westig und der Fraktion der FDP**

### **Zukunft des europaweiten Personenzugverkehrs**

Der grenzübergreifende Personenzugverkehr hat nach Auffassung der Fragesteller eine herausragende Rolle für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Indem eine valide und wirtschaftliche Alternative zum innereuropäischen Flugverkehr entsteht, wird Berufspendlern wie Privatreisenden ein größeres Maß persönlicher (Auswahl-)Freiheit gewährt. Neue Dienstreiseregulungen der Bundesbeamten stehen symbolisch für die Zunahme von Dienstreisen per Zug (Berliner Morgenpost vom 27. Januar 2020 „Dienstreise-Regelung: Bundesbeamte sollen weniger fliegen“; abrufbar unter: <https://www.morgenpost.de/politik/article228259771/Dienstreisen-Regelung-Bundesbeamte-sollen-weniger-fliegen.html>). Diesem Trend muss der Schienenverkehr gerecht werden. Mit Blick auf die europäische Ebene kommt Deutschlands Personenschienenverkehr aufgrund der territorialen Lage eine herausragende Bedeutung zu. Ein starkes Signal der Bundesrepublik Deutschland hat nach Ansicht der Fragesteller Symbolwirkung und stärkt den wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt der Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Allerdings verlangen das von der Bundesregierung proklamierte „Jahrzehnt der Schiene“ (Saarbrücker Zeitung vom 14. Januar 2020 „Milliardenspritze für die Deutsche Bahn“; abrufbar unter: [https://www.saarbruecker-zeitung.de/nachrichten/wirtschaft/bahn-bekommt-zusaetzliche-milliarden-fuer-den-erhalt-des-schiennetzes\\_aid-48335145](https://www.saarbruecker-zeitung.de/nachrichten/wirtschaft/bahn-bekommt-zusaetzliche-milliarden-fuer-den-erhalt-des-schiennetzes_aid-48335145)) und die damit verbundene Verlagerung des Verkehrs aus emissionsarmen Verkehrsträgern wie dem Zugverkehr (VCD „Intelligent mobil“; abrufbar unter: <https://www.vcd.org/themen/klimafreundliche-mobilitaet/verkehrsmittel-im-vergleich/>) eine langfristige, zukunftsorientierte Perspektive sowie wegweisende Innovationen.

Der wettbewerbsfähige Personenzugverkehr in Europa fußt auf seiner Infrastruktur. Hierzu muss Deutschland nach Ansicht der Fragesteller im Rahmen

seines Hoheitsgebiets einen Beitrag leisten. Zentral sind die Faktoren Leistungsfähigkeit und Interoperabilität, die in den kommenden Jahren weiter an Bedeutung gewinnen werden. Nur durch die Erhöhung der Kapazitäten sowie die Harmonisierung der technischen Rahmenbedingungen kann der Verkehrsträger Schiene sein gesamtes Potential entfalten. Hierum steht es nach Ansicht der Fragesteller schlecht. Nicht nur auf den inländischen Zugtrassen fehlt es an Hochgeschwindigkeitsstrecken ( $v = 300$  km/h). Auch die Schienengrenzübergänge bremsen die Züge häufig aus. Zusätzlich wird die Interoperabilität durch nur zweigleisige, nicht durchgängig elektrifizierte Schienengrenzübergänge erschwert. Die Schuld hierfür lastet nach Ansicht der Fragesteller auch auf der Bundesrepublik Deutschland: Während beispielsweise die tschechische Seite der Strecke Nürnberg–Prag vollständig elektrifiziert ist, ist in Bayern wenig passiert (Süddeutsche Zeitung vom 9. Januar 2019 „Sorge um 150 Kilometer“; abrufbar unter: <https://www.sueddeutsche.de/bayern/nuernberg-sorge-um-150-kilometer-1.4280517>). Finanziell stehen im neuen Jahrzehnt alle Weichen auf Grün: Auf Bundesebene haben die jüngsten Milliardenpakete für die Infrastruktur das Potential, Fortschritt auf der Schiene und damit im europaweiten Personenzugverkehr herbeizuführen. Auf europäischer Ebene stehen den Mitgliedstaaten die Förderungen für Infrastrukturmaßnahmen aus der VO (EU) Nr. 1316/2013 zur Verfügung. In beiden Fällen bedarf es allerdings einer zielorientierten Verwendung der Mittel. Ein klares Augenmerk wird auf den Entscheidungen der Deutsche Bahn (DB) AG und ihrem Tochterunternehmen DB Netz AG liegen.

Abseits technischer Voraussetzungen kommt der Nutzerfreundlichkeit eine hohe Bedeutung zu. Diese beginnt bereits mit der Buchung der Fahrkarten. Reisen mit ausländischen Zuganbietern lassen sich nicht über das Buchungsportal der Deutsche Bahn AG buchen. Die Kontaktaufnahme mit dem Kundencenter vor Ort oder per Telefon schafft oft keine Abhilfe, weil es den Angestellten an Kenntnissen zu europaweiten Zugreisen fehlt (Handelsblatt vom 14. Mai 2019 „Wie man Bahnfahrten durch Europa am besten bucht“; abrufbar unter: [https://www.handelsblatt.com/arts\\_and\\_style/lifestyle/zugreisen-wie-man-bahnfahrten-durch-europa-am-besten-bucht/24337740.html?ticket=ST-219603-PPyiLh1EbE7IX5G4DFtc-ap1](https://www.handelsblatt.com/arts_and_style/lifestyle/zugreisen-wie-man-bahnfahrten-durch-europa-am-besten-bucht/24337740.html?ticket=ST-219603-PPyiLh1EbE7IX5G4DFtc-ap1)) und die Buchung mit langen Wartezeiten verbunden ist (Hamburger Abendblatt vom 23. Oktober 2019 „Deutsche Bahn plant bequemere Sitze im ICE und mehr Service“; abrufbar unter: <https://www.abendblatt.de/wirtschaft/article227447933/Deutsche-Bahn-plant-bequemere-Sitze-im-ICE-und-mehr-Service.html>). Die eigenständige Buchung gleicht derweil einer Odyssee: Sprachbarrieren auf den Webseiten der Zuganbieter erschweren die Buchung. Hinzu tritt für den Kunden das Kostenrisiko, wenn ein getrennt gebuchter Anschlusszug verpasst wird. Wollen grenzüberschreitende Pendler Kosten sparen, müssen sie für die Rabattkarten aller betreffenden Ländern zahlen. Auf diese Weise entstehen keine finanziellen Anreize. Zeitlich kommt es mangels Abstimmung der Fahrpläne zu unwirtschaftlichen Umsteigezeiten von teilweise 90 Minuten; so beispielsweise auf der Strecke Köln–London. Insofern überrascht es nicht, dass mehr als die Hälfte der Befragten der EU-Bahnstudie die Verfügbarkeit von Durchgangsfahrkarten fordern (Europäische Kommission vom 18. September 2018 „Eurobarometer on rail satisfaction“; abrufbar unter: [https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/news/2018-09-18-eurobarometer-rail-satisfaction-europeans-increasingly-satisfied\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/news/2018-09-18-eurobarometer-rail-satisfaction-europeans-increasingly-satisfied_en)). Beachtenswert sind ebenso die Anbindung von und die Taktung zwischen den Hauptstädten Europas in Abhängigkeit vom voraussichtlichen Fahrgastaufkommen. Teilweise sind die Hauptstädte angrenzender Staaten nur mit dem Regionalexpress zu erreichen (Luxemburger Wort vom 25. November 2017 „CFL: Umsteigefrei von Luxemburg nach Düsseldorf“; abrufbar unter: <https://www.wort.lu/de/lokales/cfl-umst-igefrei-von-luxemburg-nach-duesseldorf-5a19968dc1097cee25b77d58>). Oft ist die Anzahl der täglichen Verbindungen sehr limitiert; so beispielsweise auf

der Strecke Frankfurt—Paris. Langfristig sollten – gerade für den europaweiten Schienenreiseverkehr – in Anlehnung an die europäische Magistrale und die wöchentliche Verbindung Moskau–Nizza Erwägungen angestellt werden, weitere europäische Trassen einzurichten. In der Konsequenz ist es wichtig, die Kooperation der europäischen Zuganbieter zu vertiefen. De facto kommt es aber immer mehr zu einer Abschottung (Business Insider vom 2. Februar 2020 „Tokio, Bangkok, Hanoi: Ein 19-jähriger hat ein Reisebüro gegründet, das euch mit dem Zug sogar bis nach Asien bringt“; abrufbar unter: <https://www.businessinsider.de/panorama/reisen/19-jaehriger-hat-ein-reisebuero-gegruendet-das-euch-mit-dem-zug-sogar-bis-nach-asien-bringt/>). Diesem Trend muss die Bundesregierung durch die Deutsche Bahn AG und ihre Tochterunternehmen entgegenwirken.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wird die Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung die Buchung von Zugtickets anderer europäischer Zugverkehrsbetreiber (z. B. Thalys) über das Online-Buchungsformular einführen?

Wenn ja, wie lautet der aktuelle Stand?

Wenn nein, warum nicht?

2. Inwieweit plant die Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung ein gemeinsames Buchungsportal mit anderen Zugverkehrsbetreibern nach dem Vorbild von RENFE (nationale Eisenbahnen Spaniens) und SNCF (nationale Eisenbahnen Frankreichs) zu implementieren?

3. Strebt die Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung in Kooperation mit anderen Zugverkehrsbetreibern die Einführung einer europaweit einheitlichen Rabattkarte an?

Wenn ja, wie sieht der derzeitige Stand der Planung (insbesondere Konditionen) aus?

Wenn nein, warum nicht?

4. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung Schulungen der Angestellten der DB Vertrieb GmbH in den Kundencentern geplant, um die Kenntnisse zur Buchung europaweiter Zugreisen zu verbessern?

Wenn ja, wie lautet der aktuelle Stand?

Wenn nein, warum nicht?

5. Plant die Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung ein getrenntes Buchungsterminal für europaweite Zugreisen in den Kundencentern einzuführen?

Wenn ja, wie lautet der aktuelle Stand?

Wenn nein, warum nicht?

6. Wie wird sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Kontingent der Ticketklasse „Super Sparpreis Europa“ in den nächsten fünf Jahren entwickeln (bitte nach Jahren, angebotener Ticketmenge, Preis aufschlüsseln)?

7. Welche Informationen liegen der Bundesregierung vor, wie sich die Nachtzugsparte der ÖBB (Österreichische Bundesbahnen) in den kommenden fünf Jahren entwickeln soll?

Sind zusätzliche Verbindungen geplant?

Wenn ja, wie viele, und in welche Städte?

Wenn nein, warum nicht?

8. Wie schätzt die Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung – unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrsverlagerung auf emissionsarme Verkehrsträger – die Wirtschaftlichkeit einer eigenen Nachtzugsparte in den nächsten zehn Jahren ein?
9. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrgastzahlen auf der Strecke Köln–Brüssel in den vergangenen fünf Jahren (bitte nach Jahren und zwischen den jeweiligen Haltepunkten aufschlüsseln)?
10. Wie werden sich die Fahrgastzahlen und die Frequenz der Verbindungen Köln–Brüssel nach Kenntnis der Bundesregierung in den nächsten fünf Jahren entwickeln (bitte nach Jahren und zwischen den jeweiligen Haltepunkten aufschlüsseln)?
11. Ist eine Verlängerung der Verbindung Köln–Brüssel nach Brügge oder Antwerpen in Kooperation mit SNCB nach Kenntnis der Bundesregierung geplant?

Wenn ja, wie sieht der derzeitige Stand der Planung aus?

Wenn nein, warum nicht?

12. Liegen der Deutsche Bahn AG oder DB Netz AG nach Kenntnis der Bundesregierung Informationen von Seiten der DSB (Dänische Staatsbahnen) zum aktuellen Stand der Gleisbauarbeiten zwischen Rødby und Kopenhagen vor?

Wann wird die Strecke Hamburg–Kopenhagen voraussichtlich wieder über den Fehmarnbelt verlaufen?

13. Welche Informationen liegen der Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung zum aktuellen Stand der Umsetzung der festen Fehmarnbeltquerung im Sinne des Vertrags zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark vor (BGBl. II 2009, S. 799)?
14. Wird von Seiten der Femern A/S weiterhin an einer zweigleisig elektrifizierten Eisenbahnstrecke festgehalten?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, wie sieht der derzeitige Stand der Planung aus?

15. Wie schlüsseln sich die Ausgaben für die Planung der festen Fehmarnbeltquerung im Einzelnen auf, die durch Mittel der Europäischen Union im Rahmen der VO (EU) Nr. 1316/2013 i. H. v. 24.718.125,00 Euro gedeckt worden sind?

16. Ist die Beantragung weiterer Fördermittel aus VO (EU) Nr. 1316/2013 für den Bau der festen Fehmarnbeltquerung geplant?

Wenn ja, in welcher Höhe?

Wenn nein, warum nicht?

17. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrgastzahlen auf der Strecke Hamburg–Kopenhagen in den vergangenen fünf Jahren?

Wie werden sich die Fahrgastzahlen und die Frequenz der Verbindungen in den nächsten fünf Jahren entwickeln (bitte nach Jahren und zwischen den jeweiligen Haltepunkten aufschlüsseln)?

18. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung in den nächsten zehn Jahren eine Hochgeschwindigkeitsstrecke ( $v = 300$  km/h) zwischen Hamburg und Stockholm geplant?

Wenn ja, wie sieht der derzeitige Stand der Planung aus?

Wenn nein, warum nicht?

19. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrgastzahlen auf der Strecke Frankfurt–Paris (Est) in den vergangenen fünf Jahren?

Wie werden sich die Fahrgastzahlen und die Frequenz der Verbindungen in den nächsten fünf Jahren entwickeln (bitte nach Jahren und zwischen den jeweiligen Haltepunkten aufschlüsseln)?

20. Welches Level des ETCS (Europäisches Zugbeeinflussungssystem) wird nach Kenntnis der Bundesregierung auf der Strecke Schnellbahnverbindung Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland (POS) bis 2025 verbaut?

Ist unter BGBl. II 1992 S. 1101 ein Ausbau der Strecke mit ETCS 3 und auf Höchstgeschwindigkeiten ( $v = 300$  km/h) geplant?

Wenn ja, wie sieht der derzeitige Stand der Planung aus?

Wenn nein, warum nicht?

21. Welche konkreten Maßnahmen haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung aus der Resolution des Europäischen Verkehrsministerrates zur Schienenverbindung Paris–Brüssel–Köln–Frankfurt–Amsterdam (PBKFA) ergeben?

22. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrgastzahlen auf den Strecken zwischen München und Italien in den vergangenen fünf Jahren (bitte nach den einzelnen Strecken, den Jahren und zwischen den jeweiligen Haltepunkten aufschlüsseln)?

23. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung in den nächsten zehn Jahren eine Hochgeschwindigkeitsstrecke ( $v = 300$  km/h) zwischen München und Rom in Kooperation mit Ferrovie dello Stato Italiane oder Nuovo Trasporto Viaggiatori geplant?

Wenn ja, wie sieht der derzeitige Stand der Planung aus?

Wenn nein, warum nicht?

24. Welche konkreten Maßnahmen haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung aus dem Memorandum von Montreux zum Ausbau der Eisenbahnachse München–Verona–Palermo ergeben?

25. Welche konkreten Maßnahmen haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung aus der Gemeinsamen Absichtserklärung über die Umsetzung des vorrangigen Vorhabens Eisenbahnachse Berlin–Verona/Mailand–Bologna–Neapel–Messina–Palermo ergeben?

26. Wie begründet nach Kenntnis der Bundesregierung die Deutsche Bahn AG die Notwendigkeit von 24 Zwischenhaltepunkten auf der Strecke München–Zagreb?

27. Ist in den nächsten zehn Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung eine Hochgeschwindigkeitsstrecke ( $v = 300$  km/h) zwischen Köln und London geplant?

Wenn ja, wie sieht der derzeitige Stand der Planung aus?

Wenn nein, warum nicht?

28. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung ein Anschluss von Luxemburg-Stadt an das ICE-Netz in Kooperation mit CFL (luxemburgische Eisenbahnen) in den nächsten zehn Jahren geplant?

Wenn ja, wie sieht der derzeitige Stand der Planung aus?

Wenn nein, warum nicht?

29. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung eine Kooperation mit der russischen Eisenbahngesellschaft RŽD geplant?

Wenn ja, welche Endziele in Russland werden erwogen?

Wenn nein, warum nicht?

30. Wie bewertet die Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung die Wirtschaftlichkeit einer Zugverbindung von Moskau über Warschau, Berlin und Paris nach Madrid unter Beteiligung weiterer Zugverkehrsbetreiber als neue Magistrale für Europa (vgl. Beschluss Nr. 661/2010/EU, Projektnummer 17) im Rahmen des TEN-Projektes (TEN = Transeuropäische Netze) „Berlin-Transsib“?

31. Welche konkreten Maßnahmen zur Umsetzung der Gemeinsamen Absichtserklärung zwischen dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur der Bundesrepublik Deutschland zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Zulaufstrecken zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) sind nach Kenntnis der Bundesregierung bis dato ergriffen worden?

32. Bis wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung mit einer Fertigstellung der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung Nürnberg–Prag im Zusammenhang mit der Vereinbarung zwischen dem damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen der Bundesrepublik Deutschland und dem Ministerium für Verkehrswesen der Tschechischen Republik (BGBl. II 1998, S. 2935) zu rechnen?

Wird an der Streckenführung via Marktredwitz–Eger festgehalten?

Wenn nein, warum nicht?

33. Inwieweit ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung im Donaukorridor Passau–Salzburg im Zusammenhang mit der Vereinbarung zwischen dem damaligen Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen der Bundesrepublik Deutschland und dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr der Republik Österreich (BGBl. II 2000, S. 699) abgeschlossen?

34. Inwieweit ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung auf den Strecken Berlin–Warschau und Dresden–Breslau durch das Abkommen zwischen dem damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen der Bundesrepublik Deutschland und dem Minister für Infrastruktur der Republik Polen (BGBl. II 2003, S. 650) hinaus geplant?

Ist der Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke ( $v = 300$  km/h) unter Verwendung der ETCS-Technik geplant?

Wenn ja, wie sieht der derzeitige Stand der Planung aus?

Wenn nein, warum nicht?

35. Wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung mit der Fertigstellung des Ausbaus und der Elektrifizierung der Strecke München–Mühldorf–Freilassing zu rechnen?

Wie bewertet die Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung die Auslastung in den nächsten fünf Jahren unter Berücksichtigung der zunehmenden Bedeutung für die europäische Magistrale?

36. Wie schlüsseln sich die Ausgaben für den Ausbau des Abschnittes Freilassing–Grenze D/A–Salzburg im Einzelnen auf, die durch Mittel der Europäischen Union im Rahmen der VO (EU) Nr. 1316/2013 i. H. v. 24.718.125,00 Euro gedeckt worden sind?
37. Ist abgesehen von der Strecke Freilassing–Salzburg auf der gesamten Verbindung München–Salzburg ein drittes Gleis geplant?  
Wenn ja, wie sieht der derzeitige Stand der Planung aus?  
Wenn nein, warum nicht?
38. Liegt nach Kenntnis der Bundesregierung ein Ergebnis der Variantenuntersuchungen für die Streckenführung für ein drittes und viertes Gleis im Rahmen der Vereinbarung zwischen dem damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der Republik Österreich über die koordinierten Planungen zum Ausbau der grenzüberschreitenden Schienenverbindung München–Rosenheim–deutsch-österreichische Grenze–Kundl/Radfeld–Innsbruck (BGBl. II 2013, S. 246) vor?  
Wenn ja, wie lautet der Inhalt?  
Wenn nein, warum nicht?
39. Wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung mit der Fertigstellung der Digitalen Stellwerke und dem Ausbau von ETCS auf der Strecke Rosenheim–Kufstein im Rahmen von „Digitale Schiene Deutschland“ zu rechnen?
40. Wie bewertet die Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung die Auslastung auf der Strecke Berlin–Stettin in den nächsten fünf Jahren unter Berücksichtigung der zunehmenden Bedeutung für den europäischen Eisenbahnverkehr?  
Ist langfristig der Bau eines dritten Gleises geplant?  
Wenn ja, bis wann?  
Wenn nein, warum nicht?
41. Wie sieht der derzeitige Stand der Planung ETCS auf der Strecke Knappenrode–Berka–Grenze D/PL aus?  
Wie bewertet die Deutsche Bahn AG die Bedeutung der Strecke für den europäischen Eisenbahnverkehr unter besonderer Berücksichtigung der Fahrgastzahlen in den nächsten fünf Jahren?
42. Welche konkreten Maßnahmen haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung aus der Gemeinsamen Absichtserklärung zur Beschleunigung der Eisenbahnverbindung Dresden–Prag sowie der Eisenbahnverbindung München–Prag ergeben?
43. Welche konkreten Maßnahmen haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung aus der Gemeinsamen Absichtserklärung über die weiteren Planungen zur Entwicklung der Eisenbahnverbindungen zwischen der Tschechischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland ergeben?

Berlin, den 11. März 2020

**Christian Lindner und Fraktion**

