

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christian Jung, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/18128 –

Zukunft des europaweiten Personenzugverkehrs

Vorbemerkung der Fragesteller

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) 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 ($v = 300 \text{ km/h}$). 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_und_style/lifestyle/zugreisen-wie-man-bahnfahrten-durch-europa-am-besten-bucht/24337740.html?ticket=ST-219603-PPyiLh1EbE7lX5G4DFtc-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). 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-umsteigefrei-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.

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?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) werden seit Januar 2018 auf bahn.de und über den DB Navigator Fahrkarten einiger Auslandsbahnen angeboten. Das Angebot wird stetig ausgebaut. Aktuell sind Angebote der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), inklusive des gesamten Nachtzugangebotes der ÖBB und ihrer Nightjet-Partner sowie Angebote der Schweizer Bundesbahnen (SBB), der italienischen Bahngesellschaft Trenitalia, der französischen Staatsbahn SNCF und der internationalen Bahngesellschaften Eurostar und Thalys enthalten. Diese Verbindungen sind auch in Kombination miteinander oder mit einem DB-Ticket in einem Buchungsschritt buchbar.

Nach Auskunft der DB AG wird auf die Buchungsmöglichkeit der ELIPSOS INTERNACIONAL, S.A. über die Internetseite <https://www.renfe-sncf.com> referenziert. Dieses Informationsportal der von Renfe und SNCF betriebenen Verkehre fokussiert auf Produktinformationen und Marketing. Zur Buchung wird je nach Herkunftsland und Sprachenauswahl der Kundinnen und Kunden auf die jeweiligen Seiten von Renfe bzw. SNCF (bzw. der SNCF-Tochter RailEurope) verwiesen. Ein gemeinsames Buchungsportal besteht weder für die Elipsos-Verkehre noch darüberhinausgehend für europäische Bahnverkehre.

Die DB AG befindet sich zur Ausweitung des Angebots im Austausch mit den Bahngesellschaften von Belgien (SNCB), den Niederlanden (NS), Dänemark (DSB), Schweden (SJ), Spanien (Renfe) und Russland (RZD). Hier müssen u. a. technische Fragen geklärt werden. Hierzu befindet sich die DB AG in bilateralen Branchengesprächen. Bei den bestehenden Kooperationen mit internationalen Bahnen stellt die DB AG diesen Bahnen ihr Angebotsportfolio zur Verfügung.

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?

Nach Auskunft der DB AG strebt sie keine Einführung einer europaweit einheitlichen Rabattkarte an. Die Harmonisierung der nationalen Rabattkarten aller wesentlichen europäischen Bahngesellschaften scheint wegen der unterschiedlichen Rabattkarten- und Preissystematiken der einzelnen Bahngesellschaften unrealistisch.

Stattdessen hat sich die DB AG in den letzten Jahren auf europäischer Ebene dafür eingesetzt, dass die jeweiligen Rabattkarten für den grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden können. Der RAILPLUS-Rabatt ist eine Koope-

ration europäischer Bahngesellschaften zur Vergünstigung bei internationalen Bahnfahrten. Die Ermäßigung wird nur bei grenzüberschreitenden Fahrten gewährt. Der RAILPLUS-Rabatt gilt in den folgenden Ländern: Bosnien-Herzegowina, Bulgarien, Dänemark, Finnland, Griechenland, Irland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Montenegro, Niederlande, Nordmazedonien, Norwegen, Österreich, Polen, Republika Srbska, Rumänien, Schweiz, Serbien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien und Ungarn.

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?

Nach Auskunft der DB AG sind die Buchungsmöglichkeiten internationaler Angebote oft Gegenstand von Nachschulungen und der internen Kommunikation. Bei Erhebungen der DB AG und bei Prüfungen durch das Eisenbahn-Bundesamt sind keine Auffälligkeiten bekannt geworden.

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?

Nein. Nach Auskunft der DB AG werden die Buchungsmöglichkeiten technisch in die gleiche Oberfläche wie beim nationalen Zugverkehr integriert.

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)?

Nach Auskunft der DB AG gibt es für viele europäische Ziele das Angebot Super Sparpreis Europa aktuell ab 18,90 Euro pro Person in der 2. Klasse. Auf allen deutschen Streckenanteilen wird ein BahnCard-Rabatt gewährt. Die Höhe des Kontingents für den Super Sparpreis Europa richtet sich nach der Auslastung der jeweiligen Züge, eine Entwicklung der Kontingente ist nicht prognostizierbar.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor. Allerdings baut die DB AG ihr internationales Angebot kontinuierlich aus, z. B. durch die Ausweitung des Angebots München-Zürich zum Dezember 2020 von drei auf sechs Zugpaare mit Verkürzung der Reisezeit. Auch für diese neuen Verbindungen wird der Super Sparpreis Europa erhältlich sein. Damit wird sich das Angebot an günstigen Super Sparpreisen und Sparpreisen ins europäische Ausland in den nächsten Jahren weiter erhöhen.

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?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Kenntnisse vor.

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?

Die Bundesregierung steht einer Ausweitung des Angebotes für Nachtzugverkehre offen gegenüber. Voraussetzung ist eine wirtschaftlich tragfähige Gestaltung des Angebots. Der Nachtzugverkehr fällt in den Bereich des Personenfernverkehrs und wird eigenwirtschaftlich von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) betrieben, die erwartete Nachfrage und Wirtschaftlichkeit abwägen. Gleichzeitig wird die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene in der Nachfrage und Wirtschaftlichkeit von entsprechenden Angeboten beeinflusst.

Um die Wettbewerbsfähigkeit des Personenfernverkehrs gegenüber dem Luftverkehr zu stärken, hat die Bundesregierung im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 Maßnahmen beschlossen. Durch die Senkung des Umsatzsteuersatzes beim Bahnfahren im Fernverkehr von 19 auf 7 Prozent wurden Bahntickets günstiger, die Steuer auf Flugtickets wurde hingegen zum 1. April 2020 erhöht. Um die Klimaschutzziele 2030 aus dem Klimaschutzgesetz zu erreichen werden weitere Maßnahmen im Verkehrsbereich erforderlich sein, die dazu beitragen dürften, die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene weiter zu erhöhen. Die Bundesregierung ist überzeugt, dass ein steigendes Nachfragepotential nach Nachtzugverkehren durch den jedem offenstehenden Markt für Fernverkehr befriedigt werden kann.

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)?
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)?
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)?

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)?

Die Fragen 9, 10, 17, 19 und 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die erbetenen Informationen können nicht veröffentlicht werden, weil hierbei verfassungsrechtlich geschützte Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der betroffenen Unternehmen berührt sind. Diese sensiblen Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse betreffen auch das fiskalische Interesse des Bundes. Absolute und relative Werte der Fahrgastzahlen stellen besonders sensible Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse dar. Ihre Offenlegung – insbesondere auf dieser Detailebene – würde das wirtschaftliche Handeln der DB AG deutlich beeinträchtigen und könnte erhebliche Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen. Eine Kenntnis der absoluten bzw. relativen Fahrgastzahlen und deren Entwicklung würde es konkurrierenden Mobilitätsanbietern ermöglichen, ihr Verhalten im Wettbewerb entsprechend zu Lasten der DB Fernverkehr AG auszurichten. Daten darüber, welche Strecke/Relation wie ausgelastet ist und wohin sich Verkehrsströme verlagern, sind wertvoll für jedes Unternehmen, um die eigene Angebots- und Preisgestaltung so zu konzipieren, dass sich daraus Marktvorteile ergeben.

Unter Abwägung zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch einerseits und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen unter Berücksichtigung möglicher nachteiliger Wirkungen für die betroffenen privaten Unternehmen andererseits hat die Bundesregierung die erbetenen Informationen als Verschlussache „VS – Vertraulich“ eingestuft und der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages übermittelt. Die Antwort der Bundesregierung ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages eingesehen werden.

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?

Nach Auskunft der DB AG verkehrt die Linie 79 (Frankfurt–Köln–Aachen–Brüssel) nach demzeitigem Planungsstand im Zweistundentakt und beginnt/endet in Brüssel. Antwerpen und Brügge sind bereits heute über Anschlüsse in Brüssel Nord bzw. Brüssel Midi erreichbar. Eine Verlängerung der ICE-Züge würde nach Auskunft der DB AG keinen Reisezeitvorteil bieten, sondern einen kostenintensiven Fahrzeugmehrbedarf verursachen und sich zudem nicht in den engen belgischen Taktverkehr einfügen.

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?

Nach Auskunft der DB AG wird die Bahnstrecke zwischen Hamburg und Kopenhagen mit der Inbetriebnahme der Festen Fehmarnbeltquerung und der

zugehörigen Schienenanbindung wieder über den Fehmarnbelt verlaufen. Von Dänemark wird von einer Eröffnung des Tunnels 2029 ausgegangen. Auf dänischer Seite soll der zweigleisige Ausbau der zukünftigen Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Ringsted und Nykøbing (Falster) im Jahr 2021 abgeschlossen werden. Bis Ende 2023 soll die gesamte Strecke elektrifiziert sein. Der Zeitplan für den Ausbau des Abschnitts von Nykøbing zum Fehmarnbelttunnel steht aus.

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?

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Planfeststellungsbeschluss für die Feste Fehmarnbeltquerung wurde auf deutscher Seite am 6. Februar 2019 erlassen. Es liegen acht Klagen dagegen vor. Bauherr der Querung ist das dänische Staatsunternehmen Femern A/S. Femern A/S hat für den Fehmarnbelttunnel eine zweigleisige, elektrifizierte Eisenbahnstrecke vorgesehen.

Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

Die Einhaltung des bestehenden Staatsvertrages wird weder vom Königreich Dänemark noch von der Bundesrepublik Deutschland in Frage gestellt.

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?

Die Fragen 15 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vorhabenträger der Festen Fehmarnbeltquerung ist das dänische Staatsunternehmen Femern A/S. Die Ausgaben von 24.718.125 Euro beziehen sich auf die deutsche Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung. Die Summe setzt sich wie folgt zusammen:

- Abschluss der Vorentwurfsphase: 3.074.750 Euro,
- endgültiger Entwurf für den Planfeststellungsbeschluss Streckenabschnitte 1 bis 6: 7.695.421 Euro,
- Umweltverträglichkeitsprüfung: 3.721.590 Euro,

- Vorbereitung der Planungsdokumente für die Genehmigung der Schienenanbindung: 1.111.993 Euro,
- Unterstützungsleistungen für die Genehmigung: 1.430.237 Euro,
- Abstimmung und Verwaltung der einzelnen Planungsphasen: 4.342.874 Euro,
- Vorentwurfsphase Fehmarnsundquerung: 2.846.010 Euro,
- Abstimmung und Verwaltung Vorentwurfsphase Fehmarnsundquerung: 495.250 Euro.

Für die Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung wird die DB Netz AG zu gegebener Zeit prüfen, welche EU-Fördermittel für den Bau des Projekts beantragt werden können.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

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?

Nein. Für den Abschnitt Lübeck–Kopenhagen ist eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h im Rahmen des Projektes „Hinterlandanbindung Fehmarnbeltquerung“ geplant.

Zu einem darüberhinausgehenden Bedarf in Dänemark oder Schweden liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

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?

Die POS Nord (Verbindung Paris–Saarbrücken–Mannheim) wird zwischen Grenze Deutschland/Frankreich und Limburgerhof mit ETCS Level 2 Baseline 3 und im anschließenden Abschnitt bis Mannheim mit ETCS Level 1 LS ausgerüstet.

Die POS Süd (Verbindung Paris–Straßburg–Appenweier) wird im Grenzbereich bei Kehl mit ETCS Level 1 aus Frankreich kommend fortgeführt und etwa ab Bahnhof Kork mit ETCS Level 2 Baseline 3 bis zur Einmündung in die Rheintalbahn in Appenweier ausgerüstet.

Aus der am 22. Mai 1992 in La Rochelle unterzeichneten Vereinbarung ist ein Ausbau mit ETCS Level 3 und $V_{\max} = 300$ km/h im deutschen Abschnitt der POS Nord nicht ableitbar.

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?

Für den deutschen Teil wurden planmäßig die Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main realisiert, der Abschnitt Köln–Aachen ausgebaut sowie zwischen der Staatsgrenze Deutschland/Belgien und dem Hauptbahnhof Aachen der Buschtunnel erweitert und saniert.

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?

In den nächsten zehn Jahren sieht die derzeitige Planung keine durchgehende Schnellfahrstrecke München–Rom mit V_{\max} 300 km/h vor. Es bestehen bereits mehrere Alternativen, wie die Schnellfahrstrecke Wörgl–Innsbruck (V_{\max} 220 km/h) sowie die Schnellfahrstrecke Bologna–Rom (V_{\max} 300 km/h). Zwischen Verona und Bologna gibt es eine Ausbaustrecke für V_{\max} 200 km/h. Ende der 20er Jahre soll der Brennerbasistunnel von Innsbruck nach Franzensfeste mit V_{\max} 250 km/h fertiggestellt sein. Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 ist das Aus-/Neubauvorhaben Brenner-Nordzulauf von München bis Kufstein enthalten, das eine V_{\max} von 230 km/h vorsieht.

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?

Die Fragen 24 und 25 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In der Unterzeichnung der Gemeinsame Erklärung (GE) und des Brenneraktionsplans 2018 (BAP) durch Österreich, Italien, Deutschland, Freistaat Bayern, Bozen, Trient und Veneto am 12. Juni 2018 bekräftigten die Parteien ihre Absicht zur bedarfs- und termingerechten Realisierung des Brenner-Basistunnels und seiner Zulaufstrecken. In der GE beauftragen die Vertragspartner u. a. die Brenner Corridor Plattform (BCP) damit, die vereinbarten Maßnahmen im Rahmen der Arbeitsgruppen umzusetzen.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ist in diversen Arbeits- und Subarbeitsgruppen der BCP vertreten. Derzeit führt die Vorhabenträgerin im Rahmen der Vorplanung des Brenner-Nordzulaufs ein Trassenauswahlverfahren durch. Im grenzüberschreitenden Bereich des Brenner-Nordzulaufs erfolgt die Planung in einem gemeinsamen Projektteam von DB Netz AG und ÖBB-Infrastruktur.

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

Die meisten Zwischenhalte der Eurocity-Züge zwischen München und Zagreb befinden sich in Österreich. Angebotsplanung sowie die Betriebsführung macht die ÖBB. In Deutschland entsprechen die Zwischenhalte dem gewohnten Umfang einer IC/EC-Linie. Die Fernverkehrszüge auf dieser Strecke erschließen vor allem die touristischen Ziele wie den Chiemsee und das Salzburger Land.

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?

Nach derzeitigem Stand ist keine Hochgeschwindigkeitsstrecke ($V_{\max} = 300$ km/h) Köln–London geplant. Der Abschnitt Köln–Düren kann mit $V_{\max} 250$ km/h befahren werden. Der Abschnitt von Düren bis Aachen hat in der Prognose nicht die für einen Ausbau notwendige Nachfrage.

Von Aachen bis London besteht eine nahezu durchgehende Schnellfahrstrecke. Der Abschnitt Aachen–Lille kann mit $V_{\max} 300$ km/h befahren werden. Zwischen Lille und Kanaltunnel beträgt die Höchstgeschwindigkeit 250 km/h, im Kanaltunnel kann aus Kapazitätsgründen nur mit $V_{\max} 160$ km/h gefahren werden. In England gibt es eine Schnellfahrstrecke ab Kanaltunnel bis London mit $V_{\max} 300$ km/h.

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?

Nach Auskunft der DB AG hat die DB Fernverkehr AG im Dezember 2017 in Kooperation mit der Luxemburgischen Bahn CFL eine neue Intercity-Direktverbindung von Luxemburg über Koblenz nach Köln und Düsseldorf gestartet. Eingesetzt wird dabei ein moderner Zug der CFL. Sollten sich die Fahrgastzahlen der Intercity-Direktverbindung positiv entwickeln, könnte sich die DB Fernverkehr AG einen Ausbau der Kooperation vorstellen.

Die konventionelle Schieneninfrastruktur auf der Strecke zwischen Luxemburg und Nordrhein-Westfalen lässt nach Auskunft der DB AG aufgrund der Topographie keine noch höheren Reisegeschwindigkeiten zu. Daher würde sich die Reisezeit zwischen Luxemburg und Köln auch mit einer direkten ICE-Verbindung nicht wesentlich verkürzen. Für Fahrgäste besteht neben der o. g. IC-Verbindung die Möglichkeit, stündlich mit dem Regionalexpress von Luxemburg nach Koblenz mit Anschluss an das ICE- und IC-Netz zu reisen.

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?

Die DB AG kooperiert mit der russischen Personenverkehrsgesellschaft FPK, einer Tochtergesellschaft der Russischen Bahn RŽD, beim Nachtzugangebot zwischen Berlin und Moskau. Für diesen zweimal pro Woche verkehrenden Zug ist die DB AG für die betriebliche Produktion des Zuges verantwortlich. Die Gestaltung des Angebots und der einzelnen Haltepunkte in Russland obliegen der russischen Bahn FPK.

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“?

Nach Auskunft der DB AG besitzt sie keine Informationen über die aktuelle Wirtschaftlichkeit des Zugpaares Paris–Moskau, welches in kommerzieller Verantwortung der FPK (Tochtergesellschaft der russischen Bahn RŽD) verkehrt. Eine Bewertung zur Wirtschaftlichkeit einer möglichen Verlängerung nach Madrid ist nicht fundiert möglich. Die DB AG besitzt kein Wagenmaterial zum Angebot extrem langlaufender Nachtverbindungen. Ein TEN-Projekt Berlin–Transsib ist ihr nicht bekannt.

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?

Auf Grundlage der gemeinsamen Absichtserklärung vom 22. Mai 2019 zwischen den beiden Ländern sind die folgenden konkreten Maßnahmen zur kurzfristigen Kapazitätserhöhung für den Güterverkehr ergriffen worden:

- Maßnahmenpaket Knoten Offenburg (u. a. Weichen-/Signalbaumaßnahmen). Die Planungen hierfür wurden begonnen.
- Weitgehender Verzicht auf den Lokpersonalwechsel in Offenburg in den Tagesstunden.
- Harmonisierung des Fernverkehrs zwischen Offenburg und Freiburg.

Der viergleisige Ausbau der ABS/NBS Karlsruhe–Basel wird durch die DB AG weiter vorangetrieben. Die nächsten Realisierungsabschnitte werden das Maßnahmenpaket Knoten Offenburg und die Abschnitte 1 mit dem Rastatter Tunnel und 9 (Müllheim–Basel) sein.

Zur Stärkung der Netzresilienz wurden die potenziellen Alternativrouten auf ihre Eignung zur Aufnahme von Umleiterverkehren von der Rheintalbahn betrachtet. Die Gäubahn ist geeignet, Umleiterverkehre in einem beschränkten Maß aufzunehmen. Dazu wurden die Planungen zum güterverkehrstauglichen Ausbau, welcher insbesondere die Herstellung eines ausreichenden durch-

gehenden Tunnelprofils zum Ziel hat, aufgenommen. Die infrastrukturellen Möglichkeiten für Alternativrouten via Frankreich ab 2025 befinden sich zwischen DB AG, SNCF und SBB unter Berücksichtigung der Routenführung, den möglichen Kapazitäten, dem Lichtraumprofil, den fahrbaren Zuglängen und der Realisierung von ETCS in Erarbeitung.

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?

Die ABS Nürnberg–Marktredwitz–Hof/Grenze D/CZ ist im Vordringlichen Bedarf des aktuellen Bedarfsplans für die Bundesschienenwege enthalten. Das Vorhaben befindet sich derzeit in der Leistungsphase 1/2 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure. Der Abschluss der Vorplanung mit Variantenentscheid zum Ausbau wird für Ende des Jahres 2020 erwartet. Erst auf der Grundlage dieser Ergebnisse sowie unter Berücksichtigung der Ausbaupläne in der Tschechischen Republik wird eine Entscheidung über die Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung erfolgen können.

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?

Sowohl die ABS München–Mühldorf (Obb)–Freilassing als auch der Ausbau ABS Nürnberg–Passau sind im aktuellen Bundesverkehrswegeplan positiv bewertet und in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene aufgenommen worden. Die DB Netz AG führt die Vorplanung zum Ausbau der Strecke Nürnberg–Passau im Bereich Regensburg sowie die Planungen zum Gesamtausbau der Strecke München–Mühldorf–Freilassing durch, Teilbaumaßnahmen sind bereits erfolgt.

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?

Zu den Zielen auf deutscher Seite stellt sich der Sachstand wie folgt dar:

- Grenze Polen/Deutschland–Frankfurt/Oder–Berlin: Der Ausbau für bis zu 160 km/h und zur Anpassung der Streckendurchlassfähigkeit ist im Wesent-

lichen abgeschlossen. Die Ausbaumaßnahmen im Bereich Bahnhof Köpenick sollen bis 2026 erfolgen.

- Grenze Polen/Deutschland–Görlitz–Dresden: Der Ausbau für 120 bis 160 km/h und zur Anpassung der Streckendurchlassfähigkeit ist abgeschlossen. Die Elektrifizierung des deutschen Streckenabschnittes ist im Entwurf des Strukturstärkungsgesetzes enthalten. Nach in Kraft treten dieses Gesetzes sind die Möglichkeiten zur Umsetzung dem Grunde nach geschaffen.
- Grenze Polen/Deutschland–Horka–Hoyerswerda: Der zweigleisige Ausbau einschließlich der Elektrifizierung und der Anpassung der Streckendurchlassfähigkeit wurde 2019 abgeschlossen.

Weitergehende Ausbauvorhaben, wie der Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke für 300 km/h, sind entsprechend dem Abkommen mit dem Minister für Infrastruktur der Republik Polen nicht geplant.

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?

Die ABS München–Mühldorf–Freilassing befindet sich in unterschiedlichen Planungsstadien, einzelne Streckenabschnitte sind in der Vorplanung, andere bereits in der Entwurfsplanung. Der zweigleisige Ausbau Tüßling–Freilassing und die Walpertskirchner Spange sind im November 2018 aus dem Potentiellen Bedarf in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene aufgestiegen und befinden sich in der Vorplanung. Die DB Netz AG erstellt für das 2. Gleis und die Elektrifizierung des Abschnittes Markt Schwaben–Ampfing sowie für die Elektrifizierung der Bereiche Schwindegg–Mühldorf und Tüßling–Burghausen die Entwurfsplanung. Ein Inbetriebnahmetermin kann erst nach Abschluss der Planfeststellungsverfahren genannt werden.

Zur Beschleunigung wurde diese Maßnahme außerdem in die Projektliste des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes aufgenommen. Die DB AG rechnet auch in den nächsten fünf Jahren mit einer Steigerung der Verkehrsnachfrage in dem Korridor.

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?

Die EU hat den Ausbau des Abschnittes Freilassing–Grenze D/A–Salzburg mit den Förderprogrammen Trans-European Networks (TEN) und Connecting Europe Facility (CEF) mit ca. 17,6 Mio. Euro gefördert. Die darüberhinausgehenden Kosten des Projektes wurden über Bundesmittel und Eigenmittel der DB AG finanziert.

Über die TEN-Finanzierung wurden Zuschüsse in Höhe von 4,9 Mio. Euro gezahlt (Bewilligungszeitraum 2007 bis 2015, 2007-DE-17020-P). Gefördert wurden anteilig der Neubau bzw. die Erweiterung von vorhandenen vier Eisenbahnüberführungen, Schallschutzwände, der Neubau/Anpassung der Oberleitung, die Anpassung von Telekommunikationsanlagen, der Gleisbau, die signaltechnische Ausrüstung der Strecke und neue Bahnhofsgleise.

Über die CEF-Finanzierung wird das Projekt voraussichtlich Zuschüsse erhalten (Bewilligungszeitraum 2016 bis 2019, 2014-EU-TM-0267-W; Schlusszahlung aktuell noch offen; 12,7 Mio. Euro). Gefördert werden Kosten (erste Kosten teilweise bereits über TEN finanziert) folgender Bauwerke: Neubau Abstellanlage am Bahnhof Freilassing (Westkopf), Neubau eines Mittelbahnsteigs, Neubau des dritten Gleises, Neubau der Eisenbahnüberführung Reichenhallerstraße, Erweiterung von zwei bestehenden Eisenbahnüberführungen sowie der Neubau Saalachbrücke (Grenzbrücke, deutsche Seite).

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?

Im Rahmen des Bedarfsplanprojektes ist kein drittes Gleis zwischen Freilassing und München vorgesehen.

Die Ausbaustrecke München–Mühldorf–Freilassing sieht einen zweigleisigen Ausbau zwischen Markt Schwaben und Mühldorf sowie von Tüßling nach Freilassing vor. Die gesamte Strecke von Markt Schwaben über Mühldorf nach Freilassing sowie von Tüßling nach Burghausen soll komplett elektrifiziert werden.

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?

Im Sommer 2019 haben DB AG und ÖBB einen neuen Planungsstand präsentiert. Es liegen fünf Einzelvarianten für den Brenner-Nordzulauf vor. Im nächsten Schritt erfolgt die vertiefte Planung der verschiedenen Varianten. Es werden Bauwerkspläne für Brücken oder Tunnel erstellt, die Höhenlagen ermittelt und der Trassenverlauf genauer festgelegt. Die Vertreter aus der Region können in einem koordinierten Beteiligungsverfahren Vorschläge zu Lösungen vor Ort einbringen und mit den Planern diskutieren.

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?

Die Strecke Rosenheim–Kufstein ist ein Abschnitt des Transeuropäischen Korridors Scan-Med und somit Bestandteil des „Starterpakets“ der Digitalen Schiene Deutschland. Die Strecke wird in diesem Rahmen mit ETCS und Digitalen Stellwerken ausgestattet. Die Planungen sind für eine verlässliche Aussage über die Inbetriebnahme der mit ETCS ausgerüsteten Strecke noch nicht konkret genug.

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?

Die geplanten Ausbaumaßnahmen zwischen Berlin und Stettin auf deutscher Seite sind so entwickelt, dass diese eine hinreichende optimale Betriebskapazität zur Bewältigung der prognostizierten Verkehre entsprechend BVWP 2030 aufweisen. Der zweigleisige Ausbau weist zudem eine erhebliche Kapazitätsreserve zur Aufnahme von zusätzlichen Verkehrsleistungen über der Prognose BVWP 2030 aus, so dass der Bau eines dritten Gleises langfristig nicht erforderlich ist.

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?

Nach Auskunft der DB AG wird die Ausrüstung der Strecke mit ETCS und deren Inbetriebnahme bis 2023 erfolgen. Bei der Strecke handelt es sich um eine Güterzugstrecke. Mit dem Ausbau der Strecke Knappenrode–Horka und der damit verbundenen Kapazitätserhöhung wird die Möglichkeit für eine verstärkte Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene geschaffen.

Insbesondere trifft dies auch für Verkehre aus den Nordseehäfen in die südlichen polnischen Industriezentren zu. Folglich wird die Bedeutung der Strecke für den Güterverkehr in Zukunft steigen.

Der DB AG sind auch keine Bestrebungen der für den Schienenpersonenverkehr (SPNV) zuständigen Aufgabenträger bekannt, grenzüberschreitende Regionalverkehrsverbindungen über die Strecke Horka–Grenze D/PL–Wegliniec vorzusehen. Nachfragepotenziale regionaler grenzüberschreitender Eisenbahnverbindungen sieht die DB AG eher an benachbarten Grenzübergängen, z. B. Görlitz–Grenze D/PL–Zgorzelec.

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?

Die Fragen 42 und 43 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für den Neubau einer zweigleisigen, elektrifizierten Strecke Dresden–Prag hat die Vorhabenträgerin im Jahr 2018 mit der Vorplanung begonnen. Im Dezember 2019 haben die DB Netz AG und die DB Energie GmbH eine gemeinsame Pla-

nungsvereinbarung mit der tschechischen Eisenbahnverwaltung abgeschlossen. Wesentlicher Inhalt der Planungsvereinbarung ist u. a. die Gründung eines gemeinsamen tschechisch-deutschen Planungsteams sowie die Kostenaufteilung der Planungsleistungen des grenzüberschreitenden Erzgebirgstunnels.

Nach Abschluss der Absichtserklärung im Jahr 2017 erfolgte im Jahr 2018 die verkehrliche Bewertung der Potentiellen Bedarfsplanmaßnahme Nürnberg/München–Regensburg–Schwandorf–Furth i. W. –Pilsen–Prag. Die verkehrliche Bewertung beider Bedarfsplanmaßnahmen ergab, dass sie gesamtwirtschaftlich positiv zu bewerten sind und in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege aufrücken konnten. In der im März 2020 vereinbarten Absichtserklärung begrüßten die Unterzeichner insbesondere den Abschluss des gemeinsamen Planungsvertrages „Neue Eisenbahnverbindung Dresden–Prag“ im Dezember 2019.

Derzeit werden die Ergebnisse der durch Tschechien durchgeführten Machbarkeitsstudie für den Abschnitt Pilsen–Domažlice–Grenze D/CZ von den Bundesgutachtern dahingehend geprüft, ob sie den im Bundesverkehrswegeplan 2030 getroffenen verkehrlichen Annahmen für eine Elektrifizierung der Ausbaustrecke Nürnberg–Schwandorf/München–Regensburg–Furth im Wald–Grenze D/CZ genügen. Weitere Maßnahmen werden im Anschluss zwischen den Ministerien beider Länder abgestimmt.