

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden),
Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Realisierung des European Train Control System im deutschen Schienennetz

Die Migration des europäischen Leit- und Sicherungssystems ETCS (European Train Control System) ist europaweit auf unterschiedlichen Niveaus vorangeschritten. Ziel des Zugsicherungssystems ist es, die unterschiedlichen im europäischen Zugverkehr eingesetzten Zugbeeinflussungssysteme abzulösen und durch einen einheitlichen, interoperablen Standard in Europa zu ersetzen.

Die Harmonisierung der Zugbeeinflussungssysteme im europäischen Schienenverkehr soll die Zuverlässigkeit im grenzüberschreitenden Bahnbetrieb erhöhen und ermöglicht einen durchgehenden grenzüberschreitenden Schienenverkehr ohne technische Barrieren bei der Zugsicherung.

Die Deutsche Bahn AG hat im Januar 2018 ein Projekt „Digitale Schiene Deutschland“ vorgestellt, welches die Ausrüstung der Schienenwege des Bundes mit ETCS zu einem Kernbestandteil der Digitalisierung des deutschen Schienennetzes herausstellt (www.deutschebahn.com/de/presse/suche_Medienpakete/medienpaket_digitale_schiene_deutschland-1177310). Zahlreiche Fragen der Öffentlichkeit, etwa zu Kosten und Finanzierung einer ETCS-Migrationsstrategie in Deutschland, sind bis heute ungeklärt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Bestimmungen umfasst die ETCS-Ausrüstungsverpflichtung gemäß European Development Plan, und welche Auswirkungen hat sie für die Weiterentwicklung des Schienennetzes des Bundes?
2. Welche konkreten Ziele (Strecken, zeitliche Meilensteine) und welche Zwischenziele für die Ausrüstung von Schienenstrecken des Bundes und Zügen mit ETCS verfolgt die Bundesregierung?
3. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Investitionskosten für die Ausstattung sämtlicher Bahnstrecken der TEN-T-Korridore (TEN-T = Transeuropäisches Verkehrsnetz) auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland mit ETCS ein?

4. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Investitionskosten für die Ausstattung der einzelnen TEN-T-Korridore auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland mit ETCS ein:
 - a) North Sea – Baltic
 - b) Orient / East-Med
 - c) Scandinavian – Mediterranean
 - d) Rhine – Alpine
 - e) Atlantic
 - f) Rhine – Danube?
5. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Investitionskosten für die Ausstattung sämtlicher Züge aller TEN-T-Korridore auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland ein?
6. Kann die Bundesregierung die in den Medien kursierende Zahl über die Investitionskosten in Höhe von 30 Mrd. Euro über 15 Jahre für die ETCS-Ausrüstung des gesamten Schienennetzes in der Bundesrepublik Deutschland bestätigen, bzw. hält sie diese Größenordnung notwendiger Investitionen des Bundes für die ETCS-Ausrüstung des gesamten deutschen Schienennetzes für realistisch (Süddeutsche Zeitung vom 24. Januar 2018)?
7. Wie beurteilt die Bundesregierung den Vorschlag eines mehrjährigen Vertrages zwischen dem Bund und den Infrastrukturunternehmen der bundeseigenen Schienenwege nach dem Vorbild der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, und welche Leistungskennzahlen (KPI) hält die Bundesregierung für eine finanzielle Förderung des Bundes nach dem Vorbild der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für sinnvoll?
8. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung hinsichtlich der künftigen ETCS-Migration auf dem deutschen Schienennetz aus den Erfahrungen der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Erfurt – Ebensfeld innerhalb des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit 8 (Berlin – Leipzig/Halle – Erfurt – Nürnberg – München) im Dezember 2017, bei der erhebliche Schwierigkeiten auftraten und eine weit überdurchschnittlich hohe Zahl von Zügen ausfielen oder deutlich verspätet am Zielort ankamen (vgl. die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 61 des Abgeordneten Oliver Krischer auf Bundestagsdrucksache 19/350)?
9. Welche Vereinbarungen sieht die zwischen der Deutschen Bahn AG und der staatlichen Eisenbahngesellschaft Frankreichs (SNCF) vereinbarte Digitalisierungsstrategie vor, und welche Ziele sind konkret terminlich festgehalten (Süddeutsche Zeitung vom 24. Januar 2018)?

Durch welche finanziellen Mittel ist die Umsetzung dieser Vereinbarung gesichert?
10. Hält die Bundesregierung den Vorschlag der Deutschen Bahn AG, dass der Bund in der 19. Wahlperiode des Deutschen Bundestages 3,5 Mrd. Euro für ETCS und fahrerlose Züge bereitstellt (Süddeutsche Zeitung vom 24. Januar 2018) für realistisch?
11. Wie stellt sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Sachstand in der Bemühung dar, die Stammstrecke der Stuttgarter S-Bahn mit ETCS auszustatten, und welche Erkenntnisse sind nach Einschätzung der Bundesregierung von dieser Maßnahme für andere S-Bahn-Systeme in Deutschland zu erwarten?

12. Kann sich die Bundesregierung vorstellen, die Trassenpreise bei Trassenanmeldungen mit Lokomotiven bzw. Triebzügen, die mit ETCS ausgerüstet sind, anreizorientiert zu begünstigen, wie dies in der Schweiz praktiziert wurde?

Wenn ja, wann wird die Bundesregierung hierfür mit dem Infrastrukturbetreiber der bundeseigenen Schienenwege Vorschläge vorlegen?

Wenn nein, welche Anreize für die Ausstattung von Fahrzeugen mit ETCS schlägt die Bundesregierung vor?

13. Wann werden die IC2-Züge, die auf der Strecke Stuttgart – Singen – Zürich verkehren, über eine kompatible ETCS-Version für die Schweiz verfügen, sodass die Züge nicht mehr in Singen enden müssen und bis Zürich weiterfahren können?
14. Weshalb werden alle Strecken des Projekts „Stuttgart 21“ als auch der Bedarfsplanstrecke Wendlingen – Ulm mit ETCS als auch mit konventioneller Zugsicherung ausgestattet?
15. Welche Kostenannahmen bestehen für die Realisierung des Projekts „Stuttgart 21“ jeweils nur mit ETCS-Ausstattung und nur mit konventioneller Zugsicherung sowie für die Bedarfsplanstrecke Wendlingen – Ulm jeweils nur mit ETCS-Ausstattung und nur mit konventioneller Zugsicherung?
16. Ist es aus Sicht der Bundesregierung wirtschaftlicher, die Strecken des Projekts „Stuttgart 21“ als auch der Bedarfsplanstrecke Wendlingen – Ulm ausschließlich mit ETCS auszustatten und die auf den Strecken verkehrenden Züge bei der ETCS-Ausrüstung finanziell zu fördern?
17. Ist die Ausrüstung des Projekts „Stuttgart 21“ als auch der Bedarfsplanstrecke Wendlingen – Ulm mit beiden Zugsicherungssystemen aus Sicht der Bundesregierung geeignet, um ETCS strecken- und fahrzeugseitig voranzutreiben?

Berlin, den 27. Februar 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

