

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/7421 –

Sachstand Ausbau von ERTMS/ETCS auf Bahnstrecken

Vorbemerkung der Fragesteller

Direktiven der EU fordern auf den Transeuropäischen Korridoren im Rahmen des „European Rail Traffic Management System“ (ERTMS) die Ausrüstung mit dem europäischen Zugleit- und Sicherungssystem ERTMS/ETCS. Mit ERTMS/ETCS ausgerüstete Neubaustrecken oder nachgerüstete Bestandsstrecken ermöglichen eine europäische Durchgängigkeit sowie eine erhebliche Steigerung der Kapazität des Schienenverkehrs.

Am 28. Juni 2011 erklärte der Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Klaus-Dieter Scheurle, auf dem Parlamentarischen Abend des Deutschen Verkehrsforums und des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland, dass zur Sicherstellung der Interoperabilität auf den europäischen Korridoren von deutscher Seite zunächst ausschließlich Specific Transmission Modules (STM) in Lokomotiven eingesetzt werden sollen, für die der Bund die Mittel bereitstellen werde. Die Haushaltsbelastung bezifferte der Staatssekretär auf 200 Mio. Euro. Von den mit der Europäischen Kommission vereinbarten vier Korridoren, die bis 2015 vertraglich zugesichert worden sind, werde lediglich das deutsche Teilstück auf dem Korridor Rotterdam–Genua mit ERTMS ausgestattet werden, und das erst bis 2021.

Damit wurde bestätigt, dass die von Deutschland unterzeichneten Vereinbarungen (Letter of Intent (März 2006), Common Declaration (Mai 2009/Juni 2010) über die Einführung von ETCS im Korridor A bis Ende 2015 nicht termingerecht umgesetzt werden sollen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Gemäß der Entscheidung 2009/561/EG der Europäischen Kommission vom 22. Juli 2009 (kurz: EU-KOM-Entscheidung) ist Deutschland gegenwärtig zur infrastrukturseitigen Einführung des neuen Leit- und Sicherungssystems ERTMS/ETCS in den deutschen Abschnitten von vier internationalen Korrido-

ren einschließlich entsprechender Terminalanbindungen bis 2015/2020 verpflichtet. Dies sind:

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

Kernziel ist die Herstellung von Interoperabilität auf den Korridoren, d. h. der Eignung des Eisenbahnsystems für einen sicheren und durchgehenden Zugverkehr. Die Kosten einer infrastrukturseitigen Ausrüstung aller vier Korridoranteile betragen laut einer Grobschätzung der DB Netz AG aus dem Jahr 2010 auf der Basis von ETCS Level 2 rund 4,5 Mrd. Euro.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist angesichts dieser hohen Kosten an die Europäische Kommission herangetreten, um Möglichkeiten zu sondieren, das Interoperabilitätsziel kostengünstiger und zeitnah – durch die diskriminierungsfreie Ausstattung von Triebfahrzeugen mit sog. Specific Transmission Modules (STM) – sicherzustellen und so eine andernfalls drohende Beeinträchtigung wichtiger Schieneninvestitionsprojekte zu vermeiden. Hinzu kommt, dass die EU-KOM-Entscheidung für Deutschland in erster Linie auf das bestehende Netz abzielt, das bereits über leistungsfähige Leit- und Sicherungstechnik (LZB, teilweise mit CIR-ELKE Hochleistungsblock, bzw. PZB90) verfügt, und dessen Standard mit der derzeitigen ERTMS-Technik teilweise nicht einmal erreicht würde.

1. Welche Strecken/Streckenkilometer der DB Netz AG sind bereits mit ETCS L1 LS, ETCS L1 FS, ETCS L2 LS, ETCS L2 ausgerüstet bzw. werden gerade ausgestattet?
2. Auf welchen deutschen Bahnstrecken soll ETCS L1 LS, ETCS L1 FS, ETCS L2 LS, ETCS L2 FS in welchem Zeitrahmen eingebaut werden (bitte tabellarische Auflistung einschließlich der Streckenkilometer)?
3. In welchen Knotenbahnhöfen soll ETCS L1 LS, ETCS L1 FS, ETCS L2 LS, ETCS L2 FS in welchem Zeitrahmen eingebaut werden (bitte tabellarische Auflistung)?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die in den Fragen angesprochene Differenzierung des ETCS Level 2 in ETCS L2 LS bzw. L2 FS ist der Bundesregierung bisher in seiner technischen Ausprägung nicht bekannt. Es wird von der zulassungsfähigen Version ETCS Level 2, SRS 2.3.0d, ausgegangen.

Bereits mit ERTMS ausgestattet und in Betrieb sind bisher keine Strecken.

Geplant ist die ETCS Level 2-Ausrüstung folgender Strecken(-abschnitte):

Strecke	Strecken-/ Abschnittslänge [km]
POS Nord: ABS Ludwigshafen–Saarbrücken–Bundesgrenze	128
ABS Berlin–Rostock	179
ABS Emmerich–Oberhausen (Teil des Korridors A)	73
VDE 8.1: NBS (Nürnberg–)Ebensfeld–Erfurt	107
VDE 8.2: NBS Erfurt–Halle/Leipzig	123
VDE 8.3: ABS Berlin–Halle/Leipzig (ETCS-Pilotstrecke)	187
VDE 9: ABS Leipzig–Dresden, Abschnitt Riesa–Radebeul West	40
ABS/NBS Nürnberg–Ingolstadt–München	171
NBS Wendlingen–Ulm/Stuttgart 21	117
3. Gleis Stelle–Lüneburg	25
ABS/NBS Karlsruhe–Basel, Planfeststellungsabschnitte 9.1 (Schliengen–Eimeldingen/Katzenbergtunnel), 9.2 (Haltingen–Weil) und 9.3 (Basel Bad. Bf)	30
ABS Berlin–Dresden, Abschnitt Wünsdorf–Rückersdorf	80
ABS/NBS Köln–Aachen–Bundesgrenze, Abschnitt Aachen Hbf–Bundesgrenze (Ausrüstung als Level 1-Pilotprojekt geplant)	ca. 7

Eine Ausrüstung von Knotenbahnhöfen ist vorerst nicht vorgesehen, da bereits das vorstehend beschriebene ERTMS-Ausrüstungsprogramm technisch und terminlich äußerst anspruchsvoll ist und die Ausführungskapazitäten der Bahn, der Industrie und des Eisenbahn-Bundesamtes als Sicherheits- und Zulassungsbehörde absehbar bis an die Grenzen auslasten wird. Zudem ist gerade die Ausrüstung von Knoten mit ERTMS gegenwärtig noch sehr problembehaftet.

4. Welche Streckenabschnitte aufgrund welcher Verpflichtungen und Regelungen müssen bis wann mit ETCS ausgerüstet sein?

Die Verpflichtung zur Ausrüstung einer Strecke mit ERTMS ergibt sich in erster Linie aus den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) und den in diesem Zusammenhang ergangenen Richtlinien und Entscheidungen der Europäischen Union. Darüber hinaus kann sich eine Ausrüstungsverpflichtung bei mit TEN-/EFRE-Mitteln geförderten Projekten ergeben. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung sowie die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 verwiesen.

5. Wird die Bundesregierung EU-Mittel für die Ausrüstung mit ETCS L1 LS, ETCS L1 FS, ETCS L2 LS, ETCS L2 FS beantragen?

Wenn ja, aus welchen Programmen?

Ja. Beantragt/bereits bewilligt sind TEN- und EFRE-Mittel. Die Bundesregierung wird sämtliche zur Verfügung stehenden Fördermöglichkeiten ausschöpfen, sofern die erforderliche Komplementärfinanzierung bereitgestellt werden kann und der Fördervorteil bei einem Projekt nicht durch erhebliche zusätzliche Auflagen konterkariert wird.

6. Hält die DB AG grundsätzlich an ihrer 2009 vorgestellten ETCS-Migrationsplanung fest, ETCS kurzfristig bei Neu- und Ausbauprojekten der Transeuropäischen Netze (TEN), mittelfristig auf ausgewählten Hauptstrecken und langfristig ETCS zum vollständigen Ersatz der LZB einzusetzen?

Wenn nein, welche Veränderungen haben sich ergeben, und in welchen Etappen soll die ETCS-Migration im Streckennetz nunmehr vorangetrieben werden?

Die DB AG führt an, dass sie mit den bestehenden Systemen (LZB/PZB90) über eine leistungsfähige Leit- und Sicherungstechnik verfüge und damit kein wesentliches Eigeninteresse an der Installation von ERTMS habe. Hinsichtlich der Ablösung von Altstellwerken durch Elektronische Stellwerke, als Voraussetzung für die Anschaltung von ETCS Level 2, verweist die DB AG darauf, dass die meisten Stellwerke zwar ihre wirtschaftliche Lebensdauer erreicht oder überschritten hätten, jedoch aufgrund der ständigen Instandhaltung noch nicht abgängig sind. Aufgrund der bestehenden Restriktionen hat eine Migrationsplanung der DB AG – soweit im konkreten Einzelfall keine tatsächliche Realisierungsabstimmung vorliegt – für die Bundesregierung daher gegenwärtig nur informativen Charakter.

7. Welche und wie viele Triebfahrzeuge der DB AG werden bis wann mit ETCS-Fahrzeugrechnern bzw. mit ETCS STM ausgestattet?
- a) Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Investitionsbedarf für die einzelnen mit ETCS-Fahrzeugrechnern bzw. mit ETCS STM auszurüstenden Triebfahrzeuge ein?
- b) Ab wann werden dafür Haushaltsmittel in welcher Höhe in den Bundeshaushalt eingestellt?

Die Bundesregierung beantwortet Fragen aus dem Verantwortungsbereich des in private Rechtsform überführten Unternehmens Deutsche Bahn AG vor dem Hintergrund der Umsetzung des Beschlusses des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages (GO-BT) vom 27. Juni 1996 hinsichtlich der Auslegung der §§ 105 und 108 GO-BT (vgl. Bundestagsdrucksache 13/6149).

So fallen u. a. Fragen hinsichtlich der technischen Ausrüstung von Triebfahrzeugen in den unmittelbaren unternehmerischen Verantwortungsbereich der nach dem Aktiengesetz arbeitenden Gesellschaft DB AG. Der Bund ist demgegenüber lediglich für die Finanzierung der (Ersatz-)Investitionsmaßnahmen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes zuständig.

Die haushaltsmäßige Bewertung von STM ist künftigen Haushaltsaufstellungsverfahren vorbehalten.

8. Wird es eine Investitionsförderung auch für ausländische Triebfahrzeuge geben, um ETCS STM-Module einzubauen?

Wenn ja, in welcher Höhe?

Wenn nein, mit welcher Begründung?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung und die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

9. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Investitionsbedarf für die einzelnen mit ETCS auszurüstenden Streckenabschnitte ein?

In den Finanzierungsvereinbarungen zum Streckenaus- bzw. -neubau werden die anteiligen Kosten für eine Ausrüstung der Strecke mit ERTMS nicht gesondert ausgewiesen. Im Rahmen der zur Verfügung stehenden Zeit war eine Auswertung der Kostenkalkulationen zu den einzelnen Finanzierungsvereinbarungen der in der Antwort zu den Fragen 1 bis 3 genannten Projekte nicht möglich. Hinsichtlich der prognostizierten Kosten für die ERTMS-Ausrüstung der deutschen Korridoranteile A, B, E und F wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

10. Welche Projekte sind von den in der Presse zitierten Aussagen des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, von Mitte Juli 2011, 4,5 Mrd. Euro im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik einzusparen, betroffen?

Bei den angesprochenen 4,5 Mrd. Euro handelt es sich um das von der DB Netz AG geschätzte Investitionsvolumen, das erforderlich wäre, um die vier deutschen Korridoranteile mit dem zukunftsfähigen ETCS Level 2 auszurüsten. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

11. Wurden diese Einsparungen, die der raschen Interoperabilität entgegenstehen, von der Europäischen Union akzeptiert, oder droht ein Vertragsverletzungsverfahren?

Angesichts knapper Haushaltsmittel, der europäischen Schuldenkrise sowie insbesondere technischer und terminlicher Probleme erscheint es nicht sachgerecht, von den Mitgliedstaaten nicht vordringliche Investitionen in Milliardenhöhe einzufordern. Daher hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gegenüber der EU-KOM eine entsprechende Modifizierung der gegenständlichen EU-KOM-Entscheidung vorgeschlagen. Im Rahmen des andauernden Dialogs mit der EU-KOM wirbt die Bundesregierung um Verständnis für die deutsche Entscheidung des Einsatzes von STM, die das europäische Anliegen der Herstellung von Interoperabilität fristgerecht sicherstellt. Bei dem derzeitigen Stand der Gespräche mit der EU-KOM lässt sich nicht absehen, ob es zu einem Vertragsverletzungsverfahren kommen könnte.

12. Welche Konsequenzen hätte ein Vertragsverletzungsverfahren für die Bundesrepublik Deutschland?
13. Welche finanziellen und sonstigen Pönalen wären bei einer Bestätigung der Vertragsverletzung zu erwarten?

Die Antwort zu den Fragen 12 und 13 wird aufgrund des Sachzusammenhangs zusammengefasst. Sollte der Gerichtshof in einem Vertragsverletzungsverfahren einen Verstoß gegen EU-Recht feststellen, so hat Deutschland gemäß Artikel 260 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) die sich aus dem Urteil ergebenden Maßnahmen zu ergreifen. Sofern Deutschland den aus einem derartigen Urteil erwachsenden Verpflichtungen nicht nachkommt, kann die EU-KOM erneut den Europäischen Gerichtshof anrufen, um die zwangsweise Durchsetzung zu erzielen. Auf Antrag der EU-KOM kann der Gerichtshof ein nach Tagessätzen zu berechnendes Zwangsgeld

bzw. einen Pauschalbetrag gemäß Artikel 260 Absatz 2 AEUV verhängen. Der Mindestpauschalbetrag beträgt für Deutschland 11,3 Mio. Euro. Bei der Festlegung der Höhe der Sanktion sind Dauer und Schwere des Verstoßes sowie die Wirksamkeit der Sanktion maßgebend, wobei der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten ist.

