

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Torsten Herbst, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/1786 –**

Zustand der grenzübergreifenden Schieneninfrastruktur

Vorbemerkung der Fragesteller

Der grenzübergreifende Zugverkehr hat nach Auffassung der Fragesteller eine herausragende Rolle für den Wirtschaftsstandort Deutschland und trägt in besonderem Maße zu einem freien Personen- und Warenverkehr auf dem europäischen Binnenmarkt bei. Insbesondere beim Ziel der Verkehrsverlagerung auf emissionsarme Verkehrsträger nimmt der Schienenverkehr auch im europäischen Kontext eine bedeutende Rolle ein. Eine leistungsfähige grenzübergreifende Schieneninfrastruktur stärkt darüber hinaus den wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt der Mitgliedstaaten der Europäischen Union.

Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht des zunehmenden grenzübergreifenden Personen- und Güterverkehrs innerhalb der Europäischen Union sind die Leistungsfähigkeit und Interoperabilität im europäischen Schienenverkehr von enormer Wichtigkeit. Nur durch die Erhöhung der Kapazitäten sowie die weitere Angleichung der technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen kann der Verkehrsträger Schiene sein gesamtes Potential entfalten. Um diese Eignung des Eisenbahnsystems für den transeuropäischen Zugverkehr zu gewährleisten, sind nachhaltige politische Anstrengungen erforderlich.

1. Welche grenzübergreifenden Eisenbahnstrecken verbinden Deutschland und seine Nachbarländer derzeit im Schienenverkehr (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
2. Welche der grenzübergreifenden Strecken sind nach Kenntnis der Bundesregierung durchgängig elektrifiziert?
3. Welche der grenzübergreifenden Strecken sind nach Kenntnis der Bundesregierung eingleisig und welche mehrgleisig?
4. Welche der grenzübergreifenden Strecken sind nach Kenntnis der Bundesregierung mit ETCS (European Train Control System) der Level 0 bis 3 ausgerüstet (bitte nach ETCS-Level aufschlüsseln)?
5. Für welche Höchstgeschwindigkeiten sind die grenzübergreifenden Strecken baulich und technisch ertüchtigt?

Die Fragen 1 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Streckenbezeichnung	km Anfang km Ende	Elektrifi- zierung	Anzahl Gleise	ETCS	Zul. Geschwind.	Soll Geschwind.
Flensburg-Weiche – Flensb. Gr	179,7 + 84	O	2	ohne	100	100
Ihrhove – Weener (DB-Grenze)	17,4 + 90	n.e.	1	ohne	120	80
Nevinghof – Gronau,(DB-Grenze)	59,0 + 30	n.e.	1	ohne	100	90
Salzbergen – B.Bentheim Grenze	21,7 + 82	O	2	ohne	140	130
Oberhausen – Emmerich Grenze	72,6 + 13	O	2	mit (Level 2)	160	130
Viersen – Kaldenkirchen – (NL)	19,3 + 44	O	2	ohne	100	80
Rheydt – Dalheim Grenze	21,2 + 60	n.e.	1	ohne	100	40
(DB-Gr.) Herzogenrath – Stw Hs	28,9 + 36	n.e.	1	ohne	80	80
Aachen West – (DB-Grenze)	5,3 + 80	O	2	ohne	80	80
Köln – Aachen (DB-Grenze)	76,9 + 60	O	2	ohne	160	160
Koblenz – Perl (DB-Grenze)	159,5 + 12	O	2	ohne	130	30
Ehrang – Igel Grenze	19,1 + 63	O	2	ohne	90	80
Hemmersdorf – Dillingen	20,3 + 24	n.e.	1	ohne	80	60
Saarbrücken Hbf – Saardamm	5,4 + 83	O	2	ohne	110	110
Saarbrücken – Hanweiler Grenze	16,9 + 33	O	1	ohne	100	70
Schifferstadt – Berg	60,9 + 59	n.e.	1	ohne	100	100
Neustadt – Kapsweyer (DB-Gr.)	44,6 + 17	n.e.	1	ohne	100	80
Appenweier – Kehl	13,9 + 0	O	2	ohne	140	130
Müllheim – Neuenburg	4,5 + 95	O	1	ohne	80	80
Waldshut, Gl 5 – (DB-Grenze)	1,3 + 67	O	1	ohne	60	60
Selb-Plößberg – Oberkotzau	54,7 + 85	n.e.	1	ohne	80	80
Kempten – Pfronten-Steinach	34,3 + 40	n.e.	1	ohne	60	60
Lindau Hbf – Lindau-Reutin	5,9 + 39	O	2	ohne	100	100
Garmisch-Partenk. – Griesen	14,8 + 48	O	1	ohne	70	60
München – Mittenwald	123,5 + 27	O	1	ohne	80	70
München Ost – Simbach (Inn)	115,0 + 87	n.e.	1	ohne	130	60

Streckenbezeichnung	km Anfang km Ende	Elektrifi- zierung	Anzahl Gleise	ETCS	Zul. Geschwind.	Soll Geschwind.
Landshut – Bayer. Eisenstein	134,5 + 85	n.e.	1	ohne	80	20
Rosenheim – Kiefersfelden	31,8 + 68	O	2	ohne	160	130
Rosenheim – Salzburg Grenze	82,7 + 58	O	2	ohne	160	120
Furth im Wald Grenze – Furth	190,8 + 29	n.e.	1	ohne	80	80
(DB-Grenze) – Passau	81,2 + 13	O	2	ohne	110	110
Nürnberg Hbf – Schirnding	140,5 + 89	n.e.	1	ohne	100	90
Cottbus – Forst (Lausitz)	23,6 + 0	n.e.	1	ohne	120	120
Guben – Guben DB-Grenze	1,6 + 85	n.e.	1	ohne	80	80
Guben – Guben DB-Grenze	1,6 + 85	n.e.	1	ohne	80	80
Horka Grenze – Roßlau	233,5 + 43	O	2	ohne	120	120
Horka Grenze – Roßlau	233,5 + 43	O	2	ohne	120	120
Görlitz Grenze – Görlitz	252,4 + 79	n.e.	2	ohne	kein VzG	kein VzG
Zittau Grenze – Löbau (Sachs)	60,4 + 28	n.e.	1	ohne	90	90
Schöna Grenze – Dresden-Neust.	65,9 + 86	O	2	ohne	120	120
Plauen ob Bf – Bad Brambach Gr	59,4 + 59	n.e.	2	ohne	80	70
Plauen ob Bf – Bad Brambach Gr	59,4 + 59	n.e.	1	ohne	80	60
Plauen ob Bf – Bad Brambach Gr	59,4 + 59	n.e.	1	ohne	60	60
Plauen ob Bf – Bad Brambach Gr	59,4 + 59	n.e.	1	ohne	60	60
Plauen ob Bf – Bad Brambach Gr	59,4 + 59	n.e.	1	ohne	60	60
Plauen ob Bf – Bad Brambach Gr	59,4 + 59	n.e.	1	ohne	60	60
Plauen ob Bf – Bad Brambach Gr	59,4 + 59	n.e.	1	ohne	60	60
Plauen ob Bf – Bad Brambach Gr	59,4 + 59	n.e.	1	ohne	60	40
Grambow Gr – Strasburg	61,1 + 9	n.e.	1	ohne	100	100
Angermünde – Tantow (DB-Gr.)	119,5 + 85	n.e.	1	ohne	120	120
Ebersbach Grenze – Ebersbach	97,9 + 19	n.e.	1	ohne	40	40
Mittelherwigsdorf (S) – Eibau	22,9 + 37	n.e.	1	ohne	80	40
Zittau – Hagenwerder	23,4 + 38	n.e.	1	ohne	60	60
Zittau – Hagenwerder	23,4 + 38	n.e.	1	ohne	60	60
Bärenstein – Annaberg-Buchholz	19,0 + 41	n.e.	1	ohne	60	60
Johanngeorgenst – Schwarzenbg	17,7 + 54	n.e.	1	ohne	60	40
Zwotental – Klingenthal	8,7 + 77	n.e.	1	ohne	60	40
Sebnitz Gr – Sebnitz (Sachs)	27,3 + 33	n.e.	1	ohne	50	50

Abkürzung n.e. = nicht elektrifiziert

Abkürzung O = Oberleitung (elektrifiziert)

Abkürzung kein VzG = kein Verzeichnis der örtlich zugelassenen Geschwindigkeiten

6. Auf welchen grenzübergreifenden Strecken ist aufgrund abweichender technischer Standards kein durchgehender Zuglauf möglich?

Züge müssen nur zwischen Horka – Wegliniec und Frankfurt (Oder) – Rzepin (hier nur Personenzüge) zum Transitionswechsel (z. B. Wechsel des Zugsicherungssystems) innerhalb der Grenzstrecke anhalten. Ansonsten erfolgt der Transitionswechsel beim planmäßigen Halt auf dem jeweiligen Grenzbahnhof.

7. Welche grenzübergreifenden Strecken befinden sich derzeit in konkreter Planung bzw. in Bau oder Ausbau?
8. Bei welchen grenzübergreifenden Strecken ist mit einem Beginn des Baus beziehungsweise Ausbaus bis 2020 zu rechnen?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Derzeit befinden sich folgende grenzüberschreitenden Strecken im Rahmen des Bedarfsplans Schiene im Bau:

- ABS Berlin – Frankfurt(Oder) – Grenze D/PL
- ABS Emmerich – Oberhausen
- ABS Kehl – Appenweier (POS Süd)
- ABS Knappenrode – Horka – Grenze D/PL
- ABS Köln – Aachen – Grenze D/B
- ABS Ludwigshafen – Saarbrücken (POS Nord)
- ABS München-Geltendorf-Lindau-Grenze D/A
- ABS München – Mühlendorf – Freilassing – Grenze D/A
- ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach/– Grenze D/CZ
- ABS/NBS Karlsruhe – Basel

Des Weiteren laufen derzeit die Planungen für folgende grenzüberschreitenden Maßnahmen:

- ABS Berlin – Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin)
- ABS München-Rosenheim-Kiefersfelden-Grenze D/A
- ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH
- ABS Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung Fehmarnbelt-Querung)
- NBS Dresden – Grenze D/CZ (– Prag)

(Abkürzungen: ABS=Ausbaustrecke, NBS=Neubaustrecke)

Mit Ausnahme der ABS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A und der NBS Dresden – Grenze D/CZ (– Prag) wird bei allen Strecken mit einem Baubeginn bis 2020 gerechnet.

9. Welche bi- bzw. multilateralen Abkommen bestehen zwischen Deutschland und seinen Nachbarländern über den gemeinsamen Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur?

Folgende zwischenstaatliche Vereinbarungen zum Aus- und Neubau des Schienennetzes bestehen:

Staatsverträge/Regierungsabkommen

- Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über den Bau einer Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Kehl
- Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über den Bau und die Instandhaltung von Grenzbrücken in der Bundesrepublik Deutschland im Zuge von Schienenwegen des Bundes, in der Republik Polen im Zuge von Eisenbahnstrecken mit staatlicher Bedeutung

- Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbeltquerung
- Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Großherzogtums Luxemburg über die Gewährung eines Finanzierungsanteiles für den Ausbau der Eisenbahnverbindung Trier–Luxemburg im Abschnitt zwischen dem Bahnhof Igel und der Betriebsstelle Igel West

Ressortvereinbarungen

- Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Minister für Ausrüstung, Wohnungsbau und Verkehr der Französischen Republik über die Schnellbahnverbindung Paris-Ostfrankreich-Südwestdeutschland
- Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Minister für Verkehr und öffentliche Arbeiten des Königreichs der Niederlande über die Verbesserung des deutsch-niederländischen Schienengüter- und Personenverkehrs
- Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Ministerium für Verkehrswesen der Tschechischen Republik und dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr der Republik Österreich über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung Berlin – Prag/Praha – Wien
- Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiedepartements zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz
- Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Ministerium für Verkehrswesen der Tschechischen Republik über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung Nürnberg – Praha/Prag
- Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen der Bundesrepublik Deutschland und dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr der Republik Österreich zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken im Donaukorridor Passau – Salzburg
- Abkommen zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen der Bundesrepublik Deutschland und dem Minister für Infrastruktur der Republik Polen über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindungen Berlin – Warschau (Warszawa) (C-E 20) sowie Dresden – Breslau (Wroclaw) (E 30/C-E 30)
- Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der Republik Österreich über den Ausbau der Eisenbahnstrecke Salzburg – Freilassing (Grenzbrücke bei Freilassing über die Saalach D/A)

- Vereinbarung zwischen dem 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
- Abkommen zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland und dem Minister für Infrastruktur der Republik Polen über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung Berlin – Stettin (Szczecin)

Absichtserklärungen

- Gemeinsame Absichtserklärung zur Beschleunigung der Eisenbahnverbindung Dresden – Prag sowie der Eisenbahnverbindung München – Prag
- Memorandum von Montreux zum Ausbau der Eisenbahnachse München – Verona – Palermo
- Gemeinsame Absichtserklärung über die Umsetzung des vorrangigen Vorhabens Nummer 1 Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo
- Gemeinsame Absichtserklärung zum Ausbau der Schienenverbindung Trier – Luxemburg, im Abschnitt zwischen dem Bahnhof Igel und der Betriebsstelle Igel West
- Gemeinsame Absichtserklärung über die weiteren Planungen zur Entwicklung der Eisenbahnverbindungen zwischen der Tschechischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland
- Resolution des Europäischen Verkehrsministerrates zur Schienenverbindung Paris – Brüssel – Köln – Frankfurt – Amsterdam (PBKFA)

10. Welche grenzübergreifenden Strecken wurden in den letzten zehn Jahren neu gebaut bzw. erneuert, und wie viele Bundesmittel sind dafür aufgewendet worden (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

In den letzten zehn Jahren wurden keine grenzüberschreitenden Strecken neu gebaut. Im Übrigen wird auf die Antwort auf Frage 7 verwiesen.

Auf grenzüberschreitenden Strecken mit einer Gesamtlänge von ca. 3 100 km wurden im Zeitraum 2008 bis 2017 Bestandsnetzinvestitionen im Umfang von ca. 5 300 Mio. Euro getätigt. Nachfolgende Tabelle enthält die Aufteilung dieser Investitionen nach Bundesländern.

Bundesland	Mio EUR
Baden-Württemberg	890
Bayern	1.220
Berlin	70
Brandenburg	640
Mecklenburg-Vorpommern	420
Niedersachsen	10
Nordrhein-Westfalen	390
Rheinland-Pfalz	690
Saarland	30
Sachsen	620
Sachsen-Anhalt	30
Schleswig-Holstein	290
Summe	5.300

11. In welchem Umfang profitieren und profitierten in den letzten zehn Jahren grenzüberschreitende Strecken von den Mitteln aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)?

Die Mittel der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) dienen der Finanzierung von Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) im DB AG-Konzern (DB Netz AG, DB Station&Service AG, DB Energie GmbH). Nach den Regelungen der LuFV sind dem Bund die einzelnen Vorhaben nicht bekannt, die die EIU mit Mitteln der LuFV finanzieren. Die EIU schulden dem Zuwendungsgeber Bund das Erreichen bestimmter Qualitätskennzahlen des Bestandsnetzes und den zweckgerichteten Einsatz der Mittel. Nach Auskunft der EIU unterscheiden diese bei den Finanzierungsvorgängen im Bestandsnetz nicht zwischen grenzüberschreitenden Strecken und Inlandsstrecken, sofern die entsprechenden Anlagen in ihrem Eigentum stehen. Daher sind die erbetenen Informationen nicht verfügbar.

12. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung das jährliche Fahrgastaufkommen jeweils im Nah- und Fernverkehr auf der jeweiligen grenzüberschreitenden Strecke im Zeitraum 2007 bis 2017?

Nach Informationen der DB AG stellt sich die indexierte Entwicklung der DB-Reisendenzahlen an den jeweiligen Grenzpunkten (Basisjahr: 2007) wie folgt dar:

Übergangspunkt	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Aachen Süd(Gr)	100	132	163	190	218	228	224	218	224	218	286
Bad Bentheim(Gr)	100	118	137	154	144	163	157	179	191	192	196
Basel Bad Bf	100	91	92	98	93	101	101	101	105	111	111
Emmerich(Gr)	100	112	109	108	102	112	110	119	123	124	147
Flensburg(Gr)	100	136	129	128	163	162	161	165	230	224	244
Forbach(fr)	100	275	289	341	328	358	370	377	387	303	333
Frankfurt(Oder)(Gr)	100	93	85	92	103	101	99	96	92	93	97
Kehl(Gr)	100	157	169	163	185	226	267	269	276	281	337

Übergangspunkt	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Kufstein	100	101	97	94	104	117	127	121	127	114	136
Lindau Hbf	100	107	112	114	123	128	109	125	127	130	125
Passau Hbf	100	117	114	130	132	150	154	135	153	151	154
Puttgarden(MS)	100	119	109	128	123	141	149	158	171	125	141
Salzburg Hbf	100	109	110	112	115	123	130	134	124	137	144
Schaffhausen	100	118	104	103	101	102	109	101	100	93	101
Schöna(Gr)	100	110	111	114	121	136	140	153	155	163	171

Das Fahrgastaufkommen im Nahverkehr kann der in der Anlage beigefügten Tabelle entnommen werden.

Im Übrigen wird auf die Publikationen des Statistischen Bundesamtes im Bereich Personen- und Schienenverkehr verwiesen.

13. Wie viele Güter (in Millionen Tonnen) wurden im Zeitraum von 2007 bis 2017 in Deutschland auf grenzübergreifenden Strecken transportiert (bitte nach Strecken und Produktgruppen aufschlüsseln)?

Nach Informationen der DB AG kann DB Cargo als einzelnes Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) nur einen Teil des Frachtvolumens bewerten.

Transportvolumen grenzüberschreitender Verkehre DB C

Relation	Mio. Tonnen pro Jahr		
	2007	2012	2017
1 Grenzübergang Deutschland-Niederlande	17,6	16,5	17,1
2 Grenzübergang Deutschland-Österreich	27,2	21,9	15,8
3 Grenzübergang Deutschland-Schweiz	11,4	9,8	9,1
4 Grenzübergang Deutschland-Belgien	6,2	5,7	4,7
5 Grenzübergang Deutschland-Scand.	5,3	4,0	4,1
6 Grenzübergang Deutschland-Polen	11,2	7,3	4,1
7 Grenzübergang Deutschland-Frankreich	8,4	4,0	3,7
8 Grenzübergang Deutschland-Tschechien	8,8	7,2	2,9
9 Grenzübergang Deutschland-Luxemburg	1,9	0,8	0,7
10 Sonstiges*	15,7	9,2	7,7
SUMME	113,6	86,4	70,0

* Unter Sonstiges sind Transit-Relationen, sowie weitere Relationen mit geringem Transportvolumen und Relationen ohne Aufkommen im Jahr 2017 zusammengefasst

Transportvolumen grenzüberschreitender Verkehre DB C

Produktgruppe	in Mio. Tonnen pro Jahr		
	2007	2012	2017
Einzelwagenverkehr	43,5	27,8	25,6
Ganzzugverkehr	38,2	32,9	24,5
KV	31,9	25,6	19,9
SUMME	113,6	86,4	70,0

Im Übrigen wird auf die Publikation des Statistischen Bundesamtes im Bereich Personen- und Schienengüterverkehr verwiesen.

14. Erwägt die Bundesregierung Abweichungen von der Vorgabe, dass Lokführer die jeweilige Landessprache des Landes, in dem sie unterwegs sind, sprechen können müssen?

Grundlegende Anforderungen an die Zertifizierung der Triebfahrzeugführer sind in der Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen, festgelegt. Deutschland hat diese Richtlinie mit der Triebfahrzeugführerscheinverordnung in nationales Recht umgesetzt. Mit Blick auf die sprachlichen Anforderungen an Triebfahrzeugführer hat sich die Bundesregierung auf EU-Ebene dafür eingesetzt, dass auf Grenzbetriebsstrecken Erleichterungen hinsichtlich des Niveaus der Sprachkenntnisse ermöglicht werden können. Diese Erleichterungen sind in Deutschland mit der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/882 zur Änderung der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf sprachliche Anforderungen in nationales Recht übertragen worden.

15. Welche abweichenden technischen Standards behindern nach Meinung der Bundesregierung den grenzüberschreitenden Bahnverkehr zwischen Deutschland und seinen Nachbarländern, und wie gedenkt die Bundesregierung, diese Hürden abzubauen?

Unterschiedliche technische Standards im grenzüberschreitenden Bahnverkehr sind teilweise noch in den Bereichen Zugfunk, Zugsicherung und Traktion vorhanden.

In Deutschland wurde bereits flächendeckend der analoge Zugfunk durch den auf EU-Ebene harmonisierten digitalen Zugfunk GSM-R abgelöst. Im Bereich der Zugsicherung werden in Deutschland neben den bereits mit dem Europäischen Zugbeeinflussungssystem (European Train Control System – ETCS) ausgerüsteten Streckenabschnitten weitere Strecken und Streckenabschnitte sowie mehrere Grenzübergänge gemäß dem der Europäischen Kommission notifizierten nationalen Umsetzungsplan (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/rail-nip/nip-ccs-tsi-germany-de.pdf>) mit ETCS ausgerüstet.

16. Welche Auswirkungen haben abweichende technische Standards nach Kenntnis der Bundesregierung auf die Fahrzeit bei grenzüberschreitenden Fahrten?

Im grenzüberschreitenden Bahnverkehr werden überwiegend mehrsystemfähige Fahrzeuge eingesetzt, mit denen eine dynamische Transition während der Fahrt durchgeführt werden kann. Bei Fahrzeugen, mit denen eine statische Transition durchgeführt werden kann oder wo aufgrund der vorhandenen streckenseitigen Ausrüstung nur eine statische Transition möglich ist, muss im Fahrplan eine Standzeit berücksichtigt werden. Diese Standzeit wird in der Regel mit einem fahrplanmäßigen Halt des Zuges in einem Bahnhof verwirklicht.

17. Gibt es nach Auffassung der Bundesregierung rechtliche Hürden, die die Interoperabilität im Schienenverkehr Deutschlands mit seinen Nachbarländern behindern?

Nein.

18. Will die Bundesregierung an der Umsetzungsvereinbarung von La Rochelle und den Absprachen anlässlich des gemeinsamen Ministerrates vom 26. Oktober 2004, die die schon lange verabredete Beschleunigung der grenzüberschreitenden Strecke Deutschland–Frankreich über Saarbrücken zwischen Forbach und Beaudrecourt in Richtung Paris beinhaltet, weiter festhalten?

Die Bundesregierung ist an die „Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Minister für Ausrüstung, Wohnungsbau und Verkehr der Französischen Republik über die Schnellbahnverbindung Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland“ vom 2. Oktober 1992 (BGBl. II, S.1101) gebunden. Außerhalb des deutschen Streckenteils fällt der Ausbau des auf französischem Hoheitsgebiet liegenden Streckenabschnitts zwischen Forbach und Baudrecourt jedoch in die Verantwortung der Französischen Republik.

19. Wenn ja, wann will die Bundesregierung mit der Umsetzung dieses Projektes beginnen, und wie sieht der derzeitige Stand der Planungen dazu aus?
20. Hat es dazu in den letzten fünf Jahren Gespräche zwischen der Bundesregierung und der französischen Regierung gegeben, und wenn ja, wann, und wer war daran beteiligt?

Die Fragen 19 und 20 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die deutschen Streckenabschnitte finden ihre Berücksichtigung im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030.

Gespräche zum Ausbau des deutsch-französischen Eisenbahnnetzes finden regelmäßig bei Treffen zwischen Vertretern von Deutschland und Frankreich statt. Zuletzt hat sich Bundesminister a. D. Christian Schmidt zum Ausbau des Abschnitts Forbach–Baudrecourt an die französische Verkehrsministerin Élisabeth Borne gewandt.

21. Hat es dazu in den letzten fünf Jahren Gespräche und Vereinbarungen zwischen der Bundesregierung und der saarländischen Landesregierung gegeben, und wenn ja, wann, und wer war daran beteiligt?

Bundesminister Andreas Scheuer hat in einem Schreiben an die saarländische Ministerin für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr, Anke Rehlinger, auf die Zuständigkeit der französischen Seite für den Ausbau zwischen Forbach und Baudrecourt hingewiesen.

Fahrgastaufkommen im Nahverkehr

Anlage zu Frage 12

Knotenname 1	Knotenname 2	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
AACHEN HBF	AACHENSUED(GR)	157.892	148.735	169.428	175.981	167.754	183.585	200.810	231.256	242.821	317.237	193.144
KEHL(GR)	KEHL	217.958	211.678	165.668	133.857	192.020	192.407	203.734	188.603	0	0	0
SCHAFFHAUSEN	HERBLINGEN	1.343.953	1.450.126	1.495.937	1.482.894	1.564.547	1.609.392	1.493.757	1.667.110	1.707.884	1.486.336	1.658.652
BASEL BAD BF	Gr-BASEL BAD BF	1.529.676	1.649.269	1.784.047	1.852.839	1.753.277	1.972.297	1.907.343	1.213.451	1.711.678	1.708.548	1.768.356
SIMBACH(INN)	JULBACH	324.687	321.133	301.142	291.739	297.689	276.060	276.348	271.790	273.893	267.595	239.711
FLENSBURG	FLENSBURG(GR)	102.915	120.049	119.019	90.473	0	0	0	0	0	0	0
FRIEDRICHSHAFEN ST.	FRIEDRICHSHAFEN HAF.	167.709	172.566	168.010	167.306	181.576	196.238	194.786	181.627	198.645	201.544	131.853
KALDENKIRCHEN	VENLO(GR)	776.714	800.073	791.207	0	0	0	0	0	0	0	0
LINDAU HBF	HERGATZ	417.373	340.477	303.142	282.277	295.573	342.584	335.278	363.202	362.620	301.067	298.608
IGEL(GR)	IGEL	354.707	422.304	423.213	405.676	410.794	545.853	556.464	684	0	0	0
SAARBRUECKEN HBF	FORBACH(GR)	100.027	103.319	97.048	77.297	116.805	140.266	154.293	181.287	174.693	263.232	242.519
APACH(GR)	PERL	3.726	9.915	2.920	658	6.970	6.698	3.218	4.397	1.894	3.721	2.631
BAYERISCHEISEN-STEIN	LUDWIGSTHAL	174.200	144.701	110.920	131.891	138.455	166.944	143.664	0	0	0	0
BERG (PFALZ)	LAUTERBOURG(FR)	35.369	42.261	34.010	36.539	35.108	37.393	39.777	33.900	37.502	35.069	45.096
HANWEILER(GR)	KLEINBLITTERSDORF	34.132	33.775	30.313	48.495	35.805	40.525	49.454	57.776	53.289	35.972	21.316
HERZOGENRATH	HERZOGENRATH(GR)	218.647	272.652	266.154	269.864	292.303	287.061	225.699	234.259	250.667	146.389	160.409
KIEFERSFELDEN	Gr-KIEFERSFELDEN	284.855	328.297	377.358	349.267	331.992	351.299	365.482	0	0	0	0
KONSTANZ	KONSTANZ (GR)	105.707	74.452	65.132	103.704	85.379	87.259	73.721	0	0	0	0
MITTENWALD	MITTENWALD(GR)	216.759	241.336	220.919	231.686	219.601	78.421	61.065	212.160	213.072	126.251	247.572
SCHIRNDING	CHEB(GR)	13.215	15.139	13.877	18.131	21.344	47.687	56.861	64.612	62.990	51.519	97.144
SCHWEIGHOFEN	WISSEMBOURG(FR)	169.242	193.558	175.981	155.136	172.624	188.237	192.399	174.437	136.817	139.932	141.978
WALDSHUT(GR)	WALDSHUT	300.544	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NEUENBURG(BADEN)(GR)	NEUENBURG(BADEN)	0	0	0	0	0	0	0	46.860	64.703	50.804	60.662
FORST(LAUSITZ)	FORST(GR)	772	4.488	2.780	2.091	4.938	4.290	2.116	3.733	4.434	8.035	14.562
FRANKFURT(ODER)	FRANKFURT(ODER)(GR)	39.493	36527	27707	26.486	21.857	27.396	15.927	17.757	2.025	14.671	11.729
GOERLITZ	ZGORZELEC(GR)	2.683	0	0	50.219	64.640	77.063	72.364	70.933	0	0	0
GRAMBOW(GR)	GRAMBOW	95.630	95.731	101.028	89.315	80.271	91.213	101.223	92.343	91.245	59.036	83.473
TANTOW(GR)	TANTOW	116.276	113.291	123.279	137.437	173.894	196.479	253.607	308.384	302.427	278.770	232.698
POTUCKY(GR)	JOHANNGEORGENSTADT	0	0	0	0	0	0	0	7.474	4.983	2.111	0
BAERENSTEIN(AN-NAB)	VEJPRTY(GR)	14.780	14.910	8.394	5.497	7.975	3.398	1.771	2.506	0	0	150
SCHOENA	SCHOENA(GR)	6.080	3.963	2.620	6.239	12.778	85.308	98.639	162.764	202.726	179.475	188.144
SEBNITZ(SACHS)	SEBNITZ(GR)	0	0	0	0	0	0	0	74.272	112.396	99.399	94.892
Gr-SALZBURG-LIEFERING	SALZBURG-LIEFERING	877.719	1.003.093	1.032.922	1.152.633	1.151.259	1.095.384	1.016.905	132.560	138.901	152.520	161.814

