

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

#### **auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU**

#### **– Drucksache 20/6151 –**

### **Schnellläuferprogramm des Bundes und Stand der Umsetzung auf den sieben betroffenen Schienenstrecken**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Das sogenannte Schnellläuferprogramm (SLP) des Bundes ist auf Initiative der Bundesregierung und der Deutschen Bahn (DB) AG gestartet worden (vgl. [digitale-schiene-deutschland.de/de/projekte/Schnell%C3%A4uferprogramm](https://digitale-schiene-deutschland.de/de/projekte/Schnell%C3%A4uferprogramm)). Um konjunkturelle Folgen der Corona-Pandemie abzufedern, hatte der Bund für die Jahre 2020 bis 2022 zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 500 Mio. Euro zur Verfügung gestellt, um auf sieben Schienenstrecken in Deutschland die Stellwerks- und Bahnübergangssicherungstechnik durch moderne, digitale Stellwerkselemente zu ersetzen. Die DB AG betrachtet die finanziellen Mittel als einen wichtigen Baustein für die Digitalisierung des Schienennetzes im Rahmen ihres Konzernprogramms „Digitale Schiene Deutschland“.

Eine der Schienentrecken, die mit moderner, digitaler Stellwerkstechnik ausgestattet wurde, ist die Bahnverbindung zwischen Kleve und Düsseldorf (Regionalexpress (RE) 10). Sie wird täglich von mehr 20 000 Fahrgästen (v. a. Berufspendler, Schüler und Studenten) genutzt (vgl. [www.deutschebahn.com/de/presse/presse-regional/pr-duesseldorf-de/presseinformationen-regional/Zwischen-Kleve-und-Kempfen-fahrt-die-Zukunft-Digitalisierte-Stellwerke-sorgen-fuer-zuverlaessigeren-Zugverkehr-9915266#](http://www.deutschebahn.com/de/presse/presse-regional/pr-duesseldorf-de/presseinformationen-regional/Zwischen-Kleve-und-Kempfen-fahrt-die-Zukunft-Digitalisierte-Stellwerke-sorgen-fuer-zuverlaessigeren-Zugverkehr-9915266#)). Aus dem SLP flossen Bundesmittel in Höhe von 78 Mio. Euro in die digitale Stellwerks- und Signaltechnik auf der Schienentrasse zwischen Kleve und Düsseldorf. Während der anderthalb Jahre andauernden Sanierungs- und Modernisierungsarbeiten mussten die Bahnkundinnen und Bahnkunden immer wieder über Monate auf den Schienenersatzverkehr zurückgreifen, da die Bahnstrecke wegen der Bauarbeiten auf Teilabschnitten gesperrt war. Dies war für die Bahnkunden mit einem erheblich größeren Zeitaufwand und weiteren Einschränkungen verbunden. Ende November 2022 wurde die Schienenstrecke wieder in Betrieb genommen und am 6. Dezember 2022 wiedereröffnet. Bedauerlicherweise konnte jedoch in den Wochen danach die Betriebsqualität der Schienenstrecke nicht verbessert werden. Vielmehr war das Gegenteil eingetreten – die Betriebsqualität hatte sich zunächst verschlechtert. In den ersten Wochen nach der Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke kam es fast täglich zu erheblichen Zugverspätungen (>60 bzw. 90 Minuten) und zahlreichen Zugausfällen, die auf Störungen in der neuen Stellwerkstechnik zurückzuführen waren. Trotz immer neuer Beteuerungen gelang es der DB AG mehr als sieben Wochen lang nicht,

die ständig wiederkehrenden Probleme im Zusammenhang mit der der neuen Stellwerkstechnik zu beheben.

Wenngleich die Fragesteller das SLP grundsätzlich begrüßt, da es die Modernisierung von Schienentrassen erheblich beschleunigen kann, so sind die Schwierigkeiten und Probleme, die nach der Umsetzung des SLP aufgetreten sind, nicht hinnehmbar. Auch Verzögerungen bei der Umsetzung wirken sich negativ auf die Akzeptanz bei Nutzerinnen und Nutzern und das Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehrssektor aus.

1. Wie ist der Umsetzungsstand auf dem Streckenabschnitt Kleve–Kempen?

Auf dem Streckenabschnitt Kleve-Kempen der linksniederrheinischen Strecke wurden nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) Stellwerke in Kleve, Bedburg – Hau, Goch, Weeze, Kevelaer, Geldern, Venum, Nieukerk, Aldekerk und Kempen durch moderne elektronische Stellwerkstechnik ersetzt. Dazu wurden durch die Firma Scheidt & Bachmann GmbH elf elektronische Stellwerke des Typs ZSB 2000 errichtet. Die Bedienung erfolgt aus den sechs Stellwerken in Kleve, Bedburg – Hau, Goch, Kevelaer, Nieukerk und Kempen, die entsprechend technisch aufgerüstet wurden. Die Inbetriebnahme des ersten Streckenabschnitts Kleve–Geldern ist am 4. Dezember 2021 erfolgt. Die Gesamtinbetriebnahme folgte Ende November 2022.

2. Welche Probleme gab und gibt es auf dem Streckenabschnitt Kleve–Kempen, insbesondere bei den folgenden Stellwerken
  - a) Kleve,
  - b) Bedburg–Hau,
  - c) Goch,
  - d) Weeze,
  - e) Kevelaer,
  - f) Geldern,
  - g) Venum,
  - h) Nieukerk,
  - i) Aldekerk und
  - j) Kempen?

Nach Auskunft der DB AG konnte der Inbetriebnahmetermin für das Projekt Kleve–Kempen gehalten werden. Die planmäßige Weiternutzung bestehender Kabel sorgte nach der Inbetriebnahme für Übertragungsprobleme, die aber durch eine Änderung der Übertragungstechnik abgestellt werden konnten.

3. Welche Lehren ziehen die Bundesregierung und die DB AG aus den Schwierigkeiten und Problemen der digitalen Stellwerks- und Signaltechnik auf der Strecke Kleve–Kempen?

In den Projekten des Schnellläuferprogramms kommen neue innovative Technologien zum Einsatz. Diese neuentwickelten Technologien müssen sich im laufenden Betrieb hinsichtlich ihrer Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit bewähren. Dabei kam es beim Projekt Kleve–Kempen zu technischen Problemen, die identifiziert und beseitigt wurden. Die Sicherheit war jedoch zu keinem Zeitpunkt gefährdet.

4. Wie ist der Umsetzungsstand auf dem Streckenabschnitt Finnentrop?

Nach Auskunft der DB AG wird die Strecke von Letmathe–Kreuztal seit Sommer 2022 aus Finnentrop durchgängig bedient. Die Modernisierung erfolgte auf der Ruhr-Sieg-Strecke in drei Abschnitten 1) Letmathe–Werdohl, 2) Werdohl–Finnentrop und 3) Lennestadt-Grevenbrück–Welschen-Ennest. Die drei Stellwerke in Altenhundem/Meggen, Plettenberg und Nachrodt/Altena wurden durch moderne Stellwerkstechnik des Typs Simis-D der Firma Siemens Mobility GmbH ersetzt. Die Stellwerke wurden an das bereits bestehende zentrale elektronische Stellwerk Finnentrop angeschlossen, das technisch aufgerüstet wurde.

5. Welche Probleme gab und gibt es auf den Streckenabschnitten

- a) Letmathe–Nachrodt–Altena–Werdohl,
- b) Werdohl–Plettenberg–Finnentrop und
- c) Grevenbrück–Lennestadt–Meggen–Altenhundem–Kirchhundem–Welschen-Ennest?

Nach Auskunft der DB AG führte während der Projektlaufzeit ein Starkregenereignis zu Überschwemmungen und Unterspülungen, wodurch Bahnhöfe und Strecken vorübergehend gesperrt werden mussten. Die Inbetriebnahme konnte nach Aufhebung der Sperrungen jedoch rechtzeitig erfolgen. Die Beeinträchtigungen in der Funktion einiger Komponenten durch starke Sonneneinstrahlung sind behoben.

6. Wie ist der Umsetzungsstand auf dem Streckenabschnitt Wörth–Germersheim–Speyer?

Auf der Strecke Wörth–Germersheim–Speyer wurden nach Auskunft der DB AG die bestehenden sieben alten Stellwerke in Speyer, Germersheim, Wörth, Philippsburg und Rülzheim durch moderne Stellwerkstechnik des Typs ESTW L90 der Firma Thales Deutschland GmbH ersetzt. Dazu wurden in den Bahnhöfen Philippsburg, Speyer, Wörth und Rülzheim moderne ESTW-A-Stellwerke errichtet. Die Bedienung erfolgt über das neue zentrale elektronische Stellwerk in Germersheim. Zwischen Speyer und Germersheim sowie zwischen Germersheim und Wörth wurde zusätzlich ein Gleiswechselbetrieb inkl. Blockverdichtungen eingerichtet. Dies ermöglicht eine Verbesserung der Betriebsqualität. Die Inbetriebnahme erfolgte dreistufig im Jahr 2022.

7. Welche Probleme gab und gibt es auf dem Streckenabschnitt Wörth–Germersheim–Speyer bei den folgenden Stellwerken
  - a) Speyer,
  - b) Germersheim,
  - c) Wörth,
  - d) Philippsburg und
  - e) Rülzheim?

Nach Auskunft der DB AG führten während der Projektlaufzeit zwei Havarien, die unabhängig vom Projekt, aber in seiner unmittelbaren Nähe, in 2021 und 2022 geschahen, zu Sperrungen und Reparaturarbeiten, die den Projekttablauf in der Folge behinderten. Personal- und Logistikeinschränkungen führten dazu, dass die Strecke nach Lauterbourg 2022 nicht planmäßig in Betrieb gehen konnte. Hier werden im Nachgang Arbeiten ausgeführt, wodurch der planmäßige Zustand in 2023 erreicht werden kann.

8. Wie ist der Umsetzungsstand auf dem Streckenabschnitt Ansbach–Triesdorf?

Projektbestandteil sind nach Auskunft der DB AG die beiden Strecken Ansbach–Triesdorf und Leutershausen–Wiedersbach–Ansbach–Wicklesgreuth. Die Firma Ino-Sig GmbH – nunmehr Alstom Transportation GmbH – ersetzt Stellwerke in den Bahnhöfen Bahnhof Ansbach und Triesdorf durch moderne elektronische Stellwerke in Ansbach und Triesdorf vom Typ B950. Die Bedienung erfolgt zukünftig aus Ansbach. Die Inbetriebnahme ist für den 28. September 2023 geplant.

9. Welche Probleme gab und gibt es auf dem Streckenabschnitt Ansbach–Triesdorf bei den folgenden Stellwerken
  - a) Ansbach und
  - b) Triesdorf?

Nach Auskunft der DB AG haben im Bereich Ansbach umfangreiche Munitions- und Kontaminationsfunde zu erheblichen Behinderungen geführt, die eine Verschiebung des Inbetriebnahmetermins erforderlich machten. Zudem behinderten auch hier die Starkregenereignisse im Sommer 2021 die Bodenarbeiten. Da über die Strecken während der Projektlaufzeit auch Umleitungsverkehre aus anderen Strecken laufen, waren Sperrpausen für Bauarbeiten in manchen Zeitfenstern nicht möglich, was die Umsetzung ebenfalls verzögert hat.

10. Wie ist der Umsetzungsstand auf dem Streckenabschnitt Zwieseler Spinne?

Nach Auskunft der DB AG werden die Strecken der Zwieseler Spinne (Bahnstrecken rund um Zwiesel) mit moderner Signal- und Stellwerkstechnik ausgestattet. Die Firma Pintsch GmbH ersetzt die sechs Stellwerke in Grafling, Gotteszell, Triefenried, Bayerisch Eisenstein und Zwiesel durch digitale Stellwerkstechnik des Typs PinMovio. Ab Dezember 2024 erfolgt die Bedienung aus dem zentralen digitalen Stellwerk in Zwiesel. Die fünf Technikmodule stehen in Zwiesel, Grafling, Gotteszell, Triefenried und Bayerisch Eisenstein. Die Planungen sind erstellt, der Baubeginn war am 30. Mai 2022 und die Umsetzung läuft bis zur geplanten Inbetriebnahme im Jahr 2024.

11. Welche Probleme gab und gibt es auf dem Streckenabschnitt Zwieseler Spinne bei den folgenden Stellwerken
  - a) Grafling,
  - b) Gotteszell,
  - c) Triefenried,
  - d) Bayerisch Eisenstein und
  - e) Zwiesel?

Das Projekt befindet sich nach Auskunft der DB AG planmäßig in der Umsetzung.

12. Wie ist der Umsetzungsstand auf dem Streckenabschnitt Gera–Weischlitz?

Nach Auskunft der DB AG werden auf der Strecke Gera–Weischlitz die insgesamt 12 Stellwerke in Wünschendorf (Elster), Berga (Elster), Greiz, Greiz-Dörlau, Elsterberg, Barthmühle, Plauen (Vogtl.) Unterer Bahnhof, erneuert. Es wird ein digitales Stellwerk in Plauen und sieben Gleisfeldkonzentratoren (GFK) errichtet. Die Inbetriebnahme ist für Dezember 2025 vorgesehen.

13. Welche Probleme gab und gibt es auf dem Streckenabschnitt Gera–Weischlitz bei den folgenden Stellwerken
  - a) Wünschendorf (Elster),
  - b) Berga (Elster),
  - c) Greiz,
  - d) Greiz-Dörlau,
  - e) Elsterberg,
  - f) Barthmühle und
  - g) Plauen (Vogtland)?

Das Projekt Gera–Weischlitz beinhaltet neben dem Umbau der Leit- und Sicherungstechnik die Entwicklung und Zulassung eines digitalen Stellwerks. Hierfür ist ein neues Zulassungsverfahren zu durchlaufen. Bauliche Besonderheiten in dem Projekt Gera–Weischlitz sind der Abriss einer bereits aufgelassenen Brücke sowie die Streckenführung im Bahnhof Berga (Elster), die Anpassungen am Bahnsteig erfordern.

14. Wie ist der Umsetzungsstand auf dem Streckenabschnitt Lichtenfels–Coburg–Sonneberg?

Nach Auskunft der DB AG ist die Inbetriebnahme für Dezember 2024 vorgesehen. Der Baubeginn war im Oktober 2022 und die Bauarbeiten laufen derzeit planmäßig in den verfügbaren Sperrpausen. Auf der Strecke Lichtenfels–Coburg–Sonneberg werden die bisherigen neun Stellwerke in Neustadt/Coburg, Rödental, Ebersdorf/Coburg, Seehof, Coburg, Herzogsweg und Creidlitz erneuert. Dazu errichtet die Firma Alstom Transportation Deutschland GmbH ein zentrales digitales Stellwerk in Coburg sowie fünf elektronische Technikmodule in Neustadt/Coburg, Ebersdorf/Coburg, Herzogsweg, Coburg und Creidlitz. Die Bedienung der Strecke erfolgt weiterhin aus Coburg.

15. Welche Probleme gab und gibt es auf dem Streckenabschnitt Lichtenfels–Coburg–Sonneberg bei den folgenden Stellwerken
- Neustadt/Coburg,
  - Rödental,
  - Ebersdorf/Coburg,
  - Seehof,
  - Coburg,
  - Herzogsweg und
  - Creidlitz?

Nach Auskunft der DB AG existieren personellen und logistischen Einschränkungen sowie zulassungstechnische Herausforderungen bei der Umsetzung des Projektes an den genannten Stellwerken, die die DB AG im Projektablauf bewältigen kann.

16. Wie bewertet die Bundesregierung das Schnellläuferprogramm insgesamt?

Im Sinne des Konjunktur- und Krisenbewältigungspakets diente das Schnellläuferprogramm dazu, kurzfristig neue Produkte zur Zulassung zu bringen und den Einsatz digitaler Komponenten voranzutreiben. Beschleunigungsmaßnahmen sollten erprobt und umgesetzt werden. Das Schnellläuferprogramm hat diese Zielstellungen aus Sicht der Bundesregierung erfüllt.

17. Wurde das Ziel des Schnellläuferprogramms (Konjunkturprogramm zur Bekämpfung der Folgen der Corona-Pandemie, um Beschäftigungen zu sichern und die Industrie zu stärken) laut Bundesregierung erreicht?

Nach Auffassung der Bundesregierung konnte das Schnellläuferprogramm erfolgreich abgeschlossen werden. Die vereinbarten Meilensteine für die sieben Pilotprojekte wurden Ende 2022 erreicht.

18. Plant die Bundesregierung weitere Programme zur Modernisierung und Digitalisierung der Stellwerks- und Bahnübergangssicherungstechnik, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

Ein Kernelement der Digitalisierung des Schienenverkehrs ist das European Train Control System (ETCS). ETCS wird zusammen mit modernen digitalen Stellwerken als zukünftig europaweit einheitliches Zugsicherungssystem fungieren. Die Einführung von ETCS wurde in Deutschland mit Beginn der Ausrüstung des Korridors Rhein-Alpen (Rotterdam bis Genua), von sieben Grenzanschlussstrecken und mehreren Lückenschlüssen zwischen Bedarfsplanprojekten auf dem transeuropäischen Netz gestartet. Im Anschluss erfolgte der Einstieg in die Digitale Schiene Deutschland mit dem sog. Starterpaket. Sonderprogramme zur Beschleunigung des Rollouts flankieren das Vorgehen. Über das Schnellläuferprogramm hinaus fördert der Bund in einem Modellvorhaben bei den vom Digitalen Knoten Stuttgart betroffenen Fahrzeugen die Ausrüstung mit digitaler Leit- und Sicherungstechnik.

19. Wird das Ziel, das Schienennetz in Deutschland bis 2035 mit digitaler Leit- und Sicherungstechnik vollständig auszurüsten, der Bundesregierung zufolge erreicht (vgl. [ibir.deutschebahn.com/2020/de/konzernlagebericht/entwicklung-der-geschaeftsfelder/geschaeftsfelder-im-systemverbund-bahn/infrastruktur/digitale-schiene-deutschland](http://ibir.deutschebahn.com/2020/de/konzernlagebericht/entwicklung-der-geschaeftsfelder/geschaeftsfelder-im-systemverbund-bahn/infrastruktur/digitale-schiene-deutschland)), und wenn nein, warum nicht?

Die in der Antwort zu Frage 18 aufgeführten Maßnahmen dienen der Umsetzung des Ziels, das gesamte Schienennetz des Bundes bis spätestens 2040 mit ETCS und digitalen Stellwerken auszurüsten.

20. Wie hoch ist der Anteil des Netzes mit digitaler Leit- und Sicherungstechnik gemessen am Gesamtnetz aktuell?

Mit Stand 28. Februar 2023 sind nach Auskunft der DB AG 520 km der 33.297 km Betriebslänge mit ETCS ausgerüstet. Dies entspricht 1,6 Prozent des Streckennetzes.

