

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Schnellläuferprogramm des Bundes und die Digitale Schiene Deutschland

Das Schnellläuferprogramm (SLP) ist auf Initiative der Bundesregierung, der Bahnindustrie und der Deutschen Bahn AG (DB AG) im Jahr 2020 gestartet worden, um die Digitalisierung der Schiene voranzubringen. Die Bundesregierung stellte in diesem Zusammenhang Haushaltsmittel in Höhe von 500 Mio. Euro zur Modernisierung der Schieneninfrastruktur für die Jahre 2020 bis 2022 bereit (vgl. digitale-schiene-deutschland.de/de/projekte/Schnell%C3%A4uferprogramm). Innerhalb dieses Zeitraums sollte in sieben Projekten die vorhandene Stellwerks- und Bahnübergangssicherungstechnik durch moderne und digitale Stellwerkstechnik ersetzt werden. Zur Modernisierung der RE10-Schienenstrecke zwischen Kleve und Kempen wurden 80 Mio. Euro bereitgestellt.

Der Einsatz digitaler Stellwerkstechnik sollte die RE10-Schienenstrecke zuverlässiger und robuster machen. Hiervon sollten die mehr als 20 000 Fahrgäste (v. a. Berufspendler, Schüler und Studenten) profitieren, die täglich die RE10-Bahnstrecke Kleve–Kempen–Düsseldorf nutzen. Nach den eineinhalb Jahre andauernden Modernisierungsarbeiten auf der RE10-Schienenstrecke, die mit Streckensperrungen und Schienenersatzverkehren verbunden waren, wurde sie am 27. November 2022 wiedereröffnet. Nach Wiederinbetriebnahme der RE10-Bahnstrecke kam es im Dezember 2022 und Januar 2023 zu technischen Problemen und in der Folge zu Zugverspätungen und Zugausfällen. Die Situation auf der Schienenstrecke hat sich in den vergangenen Monaten weiter verschlechtert.

Die neue digitale Stellwerkstechnik, die auf der RE10-Bahnstrecke zum Einsatz gekommen ist und aus dem SLP und damit aus Steuermitteln i. H. v. 80 Mio. Euro finanziert wurde, hat nach Kenntnis der Fragesteller dazu geführt, dass die Zuverlässigkeit der Schieneninfrastruktur nachgelassen hat. Für Arbeitnehmer, Schüler und Studenten, die zwingend auf den Schienenpersonennahverkehr angewiesen sind, ist die Nutzung der Bahnstrecke aus Sicht der Fragesteller zu einer Gedulds- und Belastungsprobe geworden (vgl. rp-online.de/nrw/staedte/kevelaer/niersexpress-studenten-brechen-wegen-pannen-das-studium-ab_aid-104924235).

Auch bei den anderen sechs Schienenstrecken kam es teilweise zu Problemen und Verzögerungen hinsichtlich Projektablauf und Inbetriebnahme (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Schnellläuferprogramm des Bundes und Stand der Umsetzung auf den sieben betroffenen Schienenstrecken“ auf Bundestagsdrucksache 20/6377).

Der Digitale Knoten Stuttgart (DKS) ist das Pilotprojekt für die Zukunft der Digitalisierung der Schiene in Deutschland. Der DKS soll – so die Hoffnung –

neue Maßstäbe im Eisenbahnverkehr setzen. Dabei werden ca. 500 Netzkilometer, darunter das gesamte heutige S-Bahn-Netz sowie die neue Infrastruktur von Stuttgart 21 mit digitalen Stellwerken, dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS, hochautomatisiertem Fahren mit Triebfahrzeugführern (ATO GoA 2) und weiteren Techniken umgebaut (vgl. [digitaler-knoten-stuttgart.de](https://www.digitaler-knoten-stuttgart.de/Digitaler-Knoten-Stuttgart)). Zuletzt häuften sich jedoch auch hier Berichte, wonach es Probleme mit dem digitalen Sicherungssystem ETCS, das im Bahnknoten Stuttgart verbaut wird, gebe. Auch die DB AG räumt ein, „dass es Probleme mit ETCS auf der Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm gibt“ (vgl. www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/stuttgart/stuttgart-21-etcs-probleme-werden-behoben-100.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist das SLP mit Blick auf die auf der RE10-Schienenstrecke Kleve–Kempen eingesetzten Haushaltsmittel i. H. v. 80 Mio. Euro aus Sicht der Bundesregierung eine erfolgreiche Maßnahme, wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?
2. Ist der Bundesregierung bekannt, ob es auf den weiteren Schienenstrecken, die im Rahmen des SLP modernisiert wurden, zu ähnlichen Störungen bei der Schieneninfrastruktur bzw. bei der digitalen Stellwerkstechnik wie auf der Schienenstrecke Kleve–Kempen kommt, wenn ja, wo genau kommt es zu welchen Störungen, und wenn nein, warum nicht?
3. Von welchem Tochterunternehmen der DB AG wurde der Auftrag zur Ausrüstung der RE10-Schienenstrecke zwischen Kleve und Kempen mit digitaler Stellwerkstechnik an das planausführende Unternehmen vergeben, und welche vertraglichen Sanktionsmöglichkeiten bestehen für den Fall, dass das planausführende Unternehmen seinen vertraglichen Verpflichtungen nicht oder nur teilweise bzw. unzureichend nachkommt?
4. Ist die DB AG der Auffassung, dass das planausführende Unternehmen seinen vertraglichen Verpflichtungen zur Ausrüstung der RE10-Schienenstrecke zwischen Kleve und Kempen mit digitaler Stellwerkstechnik nachgekommen ist, und wenn nein, was unternimmt die DB AG, damit die vertraglichen Verpflichtungen erfüllt werden?
5. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass das planausführende Unternehmen seine vertraglichen Verpflichtungen gegenüber der DB AG erfüllt hat, und wenn nein, was unternimmt die Bundesregierung gegenüber der DB AG, damit die vertraglichen Verpflichtungen erfüllt werden?
6. Welche der Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebssituation auf der RE10-Schienenstrecke wurden bereits begonnen bzw. umgesetzt, und welchen Erfolg haben sie (vgl. Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Michael Theurer vom 5. Dezember 2023 zu Frage 217 des Abgeordneten Dr. Martin Plum auf Bundestagsdrucksache 20/9662)?
7. Liegen die angekündigten und begonnenen Maßnahmen zur Nachbesserung bislang im Zeitplan?
8. Hat ein Austausch zwischen der DB InfraGO AG (zuvor DB Netz AG) und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als der zuständigen Aufsichtsbehörde zwischen dem 1. Februar 2023 und dem 21. November 2023 stattgefunden, und wenn nein, warum hat es trotz der bekannten Probleme mit der Schieneninfrastruktur keinen Austausch gegeben?
9. Wie nimmt das EBA, konkret am Beispiel der Bahnstrecke Kleve–Kempen, seine Aufsichtsfunktion gegenüber der DB InfraGO AG wahr?

10. Ist es aus Sicht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) Aufgabe der DB InfraGO AG, das EBA bei fortdauernden Problemen auf Bahnstrecken, die kurz zuvor mit erheblichen Millionenbeträgen aus Bundesmitteln modernisiert wurden, über die fortdauernden Probleme zu informieren?
11. Welche Stelle ist aus Sicht des BMDV für die Überwachung und Prüfung der ordnungsgemäßen Verwendung öffentlicher Mittel, die der DB AG bzw. der DB InfraGO AG bereitgestellt werden, verantwortlich, erfolgt bereits diese Überwachung, und wenn nein, warum nicht?
12. Befürwortet die Bundesregierung die Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs für die mangelbehaftete RE10-Bahnstrecke als verkehrliche Alternative für die leidgeprüften Fahrgäste, solange die Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsqualität der RE10-Schieneninfrastruktur nicht vollständig umgesetzt wurden und die Betriebssituation weiterhin von Ausfällen und Verspätungen geprägt ist, und wenn nein, warum nicht?
13. Werden die geplanten und die bereits begonnenen Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsqualität der RE10-Schieneninfrastruktur erneut vom planausführenden Unternehmen ausgeführt, das bereits die Modernisierungsmaßnahmen auf der RE10-Bahnstrecke im Rahmen des SLP des Bundes ausgeführt hat?
14. Plant die Bundesregierung weitere Investitionen in die im SLP umgesetzten Projekte (u. a. in die RE10-Bahnstrecke), um anhaltende Störungen (z. B. der digitalen Stellwerkstechnik) dauerhaft zu beseitigen?
15. Werden in Deutschland im Zuge der Ausrüstung mit digitaler Stellwerkstechnik andere Technik und Systeme verbaut als in anderen europäischen Netzen, und wenn ja, welche?
16. Sind der Bundesregierung aus anderen europäischen Netzen ähnliche Probleme mit der Ausrüstung und dem Betrieb digitaler Stellwerkstechnik bekannt, wie hier bei der RE10-Strecke, und wenn nein, woran liegt das nach Meinung der Bundesregierung?
17. Wie ist der aktuelle Umsetzungs- und Planungsstand bei den anderen sechs Schienenstrecken (bitte jeweils auflisten)?
18. Wie hoch ist der Anteil des Netzes mit digitaler Leit- und Sicherungstechnik gemessen am Gesamtnetz aktuell?
19. Hält die Bundesregierung an ihrem Ziel fest, das gesamte Schienennetz des Bundes bis spätestens 2040 mit ETCS und digitalen Stellwerken auszurüsten?
 - a) Wenn ja, wie soll dieses Ziel realistisch erreicht werden?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
20. Wie will die Bundesregierung vor dem Hintergrund der massiven Einsparungen im Bundeshaushalt 2024 die Umrüstung der digitalen Fahrzeugumrüstung erfolgreich weiter umsetzen?
21. Wie soll für die Umrüstung der digitalen Fahrzeugumrüstung der benötigte Aufbau von Werkstattkapazitäten und geschultem Personal gelingen?
22. Wie viele Termine hat das BMDV seit Beginn der 20. Wahlperiode zum ETCS-Rollout wahrgenommen, und wie viele Termine zu diesem Thema sind im Jahr 2024 geplant?
23. Kann das Bahnprojekt Stuttgart 21 nach Kenntnis der Bundesregierung wie geplant im Dezember 2025 an den Start gehen?

24. Wie wahrscheinlich ist aus Sicht der Bundesregierung lediglich eine teilweise Inbetriebnahme des Bahnprojekts Stuttgart 21?
25. Welche Probleme bestehen aktuell beim Pilotprojekt Digitaler Knoten Stuttgart (siehe Vorbemerkung der Fragesteller)?
26. Wie versucht die DB AG diese Probleme zu lösen, um das Projekt bis 2025 erfolgreich umzusetzen?
27. Wie bringt sich das BMDV beim Digitalen Knoten Stuttgart ein, um den Erfolg des Projekts zu gewährleisten?
28. Wird der dritte Baustein des Digitalen Knoten Stuttgarts wie geplant und im bislang vorgesehenen Zeitplan umgesetzt, und wenn nein, warum nicht?
29. Wie beabsichtigt die Bundesregierung zu verhindern, dass ohne einen ETCS-Rolloutplan Neu- und Ausbauvorhaben der DB AG weiter ohne ETCS und ohne digitale Stellwerke geplant und auch in den 2030er-Jahren ohne diese gebaut würden?
30. Wie beabsichtigt die Bundesregierung sicherzustellen, dass nach der Ausrüstung von Strecken und Netzen mit digitalen Stellwerken und ETCS die darauf verkehrenden Züge auch über die passende digitale Ausrüstung verfügen?
31. Wie beabsichtigt die Bundesregierung sicherzustellen, dass 2025, wenn das Bahnprojekt Stuttgart 21 in Betrieb geht, alle dort verkehrenden Triebfahrzeuge der verschiedenen Anbieter auch ihre Fahrgäste im Schienenpersonenfern-, Schienenpersonenregional- und Schienenpersonennahverkehr befördern können?

Berlin, den 20. Februar 2024

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion