

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/10474 –

Schnellläuferprogramm des Bundes und die Digitale Schiene Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

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/Schnelllaeferprogramm). 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](https://www.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. digitale-schiene-deutschland.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).

1. Ist das SLP mit Blick auf die auf der RE10-Schienenstrecke Kleve–Kempfen eingesetzten Haushaltsmittel i. H. v. 80 Mio. Euro aus Sicht der Bundesregierung eine erfolgreiche Maßnahme, wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 16 und 17 auf Bundestagsdrucksache 20/6377 verwiesen.

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–Kempfen kommt, wenn ja, wo genau kommt es zu welchen Störungen, und wenn nein, warum nicht?

Dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) sind keine derartigen Störungen von anderen Strecken bekannt, die im Rahmen des Schnellläuferprogramms des Bundes (SLP) modernisiert wurden.

Das SLP sah vor, dass Stellwerksprodukte des Konzeptes „Digitales Stellwerk“ von verschiedenen Herstellern auf unterschiedlichen Strecken eingebaut werden sollten. Es wurden acht unterschiedliche Unternehmen beauftragt, auf den SLP-Schienenstrecken ihre Stellwerke zu errichten. Demzufolge wurde nur auf der Schienenstrecke Kleve – Kempfen Stellwerkstechnik einer Firma verbaut, bei der nachgebessert werden muss. Bei anderen Anlagen dieser Firma sind derartige Probleme nicht aufgetreten.

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?

Die Fragen 3 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Auftrag wurde nach Angaben der Deutschen Bahn (DB AG) von der DB InfraGO AG vergeben. Im Rahmen des SLP erfolgte auf der Strecke des Niers-Expresses bis Dezember 2022 die Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik. In diesem Rahmen konnten nur die Bahnübergänge zwischen Kleve und Krefeld im 1:1-Ersatz erneuert und an die neue Technik angeschlossen werden, für die dies ohne weitere Planrechtsverfahren nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes möglich war. Damit musste eine größere Anzahl an störanfälliger Alt-Technik vor Ort verbleiben. Alle aktuell noch in Alt-Technik vorhandenen Bahnübergänge sollen – mit Unterstützung des Landes Nordrhein-Westfalen und des Aufgabenträgers Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR – im Rahmen eines Programms bis Ende 2030 ebenfalls erneuert – oder soweit möglich – geschlossen werden. Darüber hinaus wird auf die in der Antwort der Bundesregierung auf die Schriftlichen Fragen 217 bis 219 auf Bundestagsdrucksache 20/9662 genannten Maßnahmen verwiesen.

Damit ist das planausführende Unternehmen nach Auffassung der DB AG seinen vertraglichen Verpflichtungen aus dem SLP nachgekommen und Angaben zu vertraglichen Sanktionsmöglichkeiten sind aus Sicht der DB AG entbehrlich.

Aus Sicht der Bundesregierung obliegt es der DB AG, ihre vertraglichen Ansprüche gegenüber ihren Auftragnehmern durchzusetzen.

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?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die in der Antwort der Bundesregierung auf die Schriftlichen Fragen 221 bis 223 auf Bundestagsdrucksache 20/9662 geplanten Projektschritte und deren Termine sind weiterhin aktuell.

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?

In der gesamten Projektlaufzeit seit Jahresende 2020 fand durchgängig eine enge aufsichtsrechtliche Begleitung durch das EBA – teils auch vor Ort – statt.

9. Wie nimmt das EBA, konkret am Beispiel der Bahnstrecke Kleve – Kempen, seine Aufsichtsfunktion gegenüber der DB InfraGO AG wahr?

Das EBA überwacht auf Grundlage der europäischen Rechtsetzung die Erstellung, den Betrieb und die Instandhaltung von Betriebsanlagen der DB InfraGO AG nach einem risiko- und stichprobenorientierten Ansatz.

Die Überwachung der Erstellung von signaltechnischen Anlagen an der Schienenstrecke Kleve – Kempen erfolgte nach den Regeln der Verwaltungsvorschrift VV BAU-STE im Rahmen der Prozessschritte Planung, Bauausführung und Abnahme/Inbetriebnahme.

Das EBA hat bei solchen Projekten seine Aufgaben gemäß Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz (BEVVG) und Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) als Sicherheits- und Genehmigungsbehörde wahrgenommen. Als Sicherheitsbehörde überwacht das EBA die Einhaltung insbesondere von technischen Sicherheitsvorschriften. In der gesamten Zeit fand durch das EBA eine enge aufsichtsrechtliche Begleitung in Form von Planüberprüfungen, örtlichen Überwachungen und der Teilnahme an Besprechungen mit den Projektbeteiligten statt. In seiner Rolle als Genehmigungsbehörde gemäß EIGV befasst sich das EBA vor Baubeginn mit den anzuzeigenden Bestandteilen der anstehenden Baumaßnahme und entscheidet dabei über die jeweiligen Genehmigungserfordernisse.

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?

Nach Auffassung der Bundesregierung nimmt die DB InfraGO ihre Aufgaben sowohl im Hinblick auf eine Lösung der Probleme auf der in Rede stehenden Bahnstrecke Kleve – Kempen im Rahmen ihrer Betreiberverantwortung als auch im Hinblick auf die Information der zuständigen Aufsichtsbehörde sachgerecht wahr. Auf die Antworten zu den Fragen 6 bis 9 wird verwiesen.

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?

Diese Aufgaben nimmt das EBA wahr.

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-Schieneinfrastruktur nicht vollständig umgesetzt wurden und die Betriebssituation weiterhin von Ausfällen und Verspätungen geprägt ist, und wenn nein, warum nicht?

Die Entscheidung über die Einrichtung von Schienenersatzverkehr ist eine unternehmerische Entscheidung des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr bzw. des von ihm beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmens Transdev Rhein-Ruhr GmbH und liegt damit nicht im Einflussbereich der Bundesregierung.

13. Werden die geplanten und die bereits begonnenen Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsqualität der RE10-Schieneinfrastruktur erneut vom planausführenden Unternehmen ausgeführt, das bereits die Modernisierungsmaßnahmen auf der RE10-Bahnstrecke im Rahmen des SLP des Bundes ausgeführt hat?

Zur Verbesserung der Betriebsqualität werden nach Angaben der DB AG die Stellwerke und Technikmodule auf der Strecke des Niers-Expresses an das Ende des Jahres 2023 in Betrieb genommene Lichtwellenleiter-Kabel angeschlossen. Zudem werden die Übertragungskabel aus Kupfer zwischen Stellwerken und Technikmodulen zu den Bahnübergängen vorsorglich ausgetauscht. Beide Maßnahmen werden ebenfalls durch die planausführende Firma realisiert. Darüber hinaus folgt ein Programm zur Erneuerung oder Beseitigung von Bahnübergängen in Alt-Technik bis 2030. Hier stehen die ausführenden Unternehmen noch nicht fest.

Darüber hinaus wird auf die Antwort zu den Fragen 3 bis 5 verwiesen.

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?

Nein, da keine systemischen Störungen der digitalen Stellwerkstechnik vorliegen.

Darüber hinaus wird auf die Antwort zu den Fragen 3 bis 5 verwiesen.

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?

Nach Angaben der DB AG ist die DB InfraGO Gründungsmitglied des EULYNX-Konsortiums europäischer Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) zur Entwicklung und Bereitstellung einheitlicher Industriestandards für neue modulare Stellwerkstechnik. Zudem arbeitet sie an europäischen Projekten wie z. B. im Programm EUROPE'S Rail mit, in denen neben der Optimierung aktuell verfügbarer Technik auch die nächste Generation leistungsfähiger und interoperabler Signaltechnik entwickelt wird. Aus der gemeinsamen Arbeit mit Ländern wie Frankreich, den Niederlanden, Norwegen, Österreich, Schweiz oder Italien kann bestätigt werden, dass in Deutschland gleiche bzw. zu den genannten Ländern vergleichbare Technik zur Digitalisierung der Signalanlagen eingesetzt wird. Im Bereich des Schutzes der kritischen Bahninfrastruktur vor Cyberattacken nimmt Deutschland eine Vorreiterrolle ein. Als erstes europäisches EIU hat die InfraGO zusammen mit dem BSI (Bundesamt für Sicherheit

in der Informationstechnik) und dem EBA eine kontinuierliche Überwachung der digitalen Stellwerke auf mögliche Cyberattacken entwickelt und zur Zulassung gebracht.

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?

Dem EBA sind keine derartigen Störungen aus anderen europäischen Ländern bekannt. Denn es handelt sich nicht um ein Problem der Stellwerkstechnik, sondern der Weiternutzung veralteter Übertragungskabel.

17. Wie ist der aktuelle Umsetzungs- und Planungsstand bei den anderen sechs Schienenstrecken (bitte jeweils auflisten)?

Mit Finnentrop, Kleve – Kempen (Niers-Express) und Wörth – Germersheim – Speyer sind im Jahr 2022 bereits drei der sieben Strecken aus dem SLP in Betrieb gegangen. Die übrigen vier Projekte Ansbach-Triesdorf, Zwieseler Spinne, Lichtenfels – Coburg – Sonneberg und Gera – Weischlitz befinden sich nach Angaben der DB AG in den Bauphasen und werden sukzessive in Betrieb genommen.

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

Derzeit sind nach Angaben der DB AG von den 33 297 km Betriebslänge 520 km mit dem European Train Control System (ETCS) ausgerüstet. Dies entspricht 1,6 Prozent des Streckennetzes.

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?
29. Wie beabsichtigt die Bundesregierung zu verhindern, dass ohne einen ETCS-Rolloutplan Neu- und Ausbauprojekte der DB AG weiter ohne ETCS und ohne digitale Stellwerke geplant und auch in den 2030er-Jahren ohne diese gebaut würden?

Die Fragen 19 und 29 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) lässt derzeit in einer Machbarkeitsstudie die Umsetzungsstrategie für das Projekt Digitale Schiene Deutschland (DSD) überprüfen. Diese Machbarkeitsstudie wird voraussichtlich im Sommer 2024 vorliegen. Im Lichte der Ergebnisse und der Empfehlungen der Gutachter wird die Bundesregierung die weitere Zeit- und Rolloutplanung für die DSD-Umsetzung festlegen.

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?

Die Fragen 20 und 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Ausrüstung der Fahrzeuge des Digitalen Knotens Stuttgart stehen 482 Mio. Euro zur Verfügung, für die Durchführung eines First-of-Class-Sofortprogramms weitere 300 Mio. Euro bis zum Jahr 2026. Um für den Bund und alle anderen Beteiligten eine möglichst kostengünstige Ausrüstung zu realisieren, wird die Einrichtung einer Koordinierungsstelle geprüft. Hierdurch wird eine Optimierung der Werkstatt- und Personalkapazitäten angestrebt. Der Aufbau entsprechender Kapazitäten ist Angelegenheit der Hersteller und Eisenbahnverkehrsunternehmen.

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?

Im Rahmen ihrer Aufgabenwahrnehmung werden auf allen Ebenen der Bundesministerien Gespräche mit einer Vielzahl von Personen, Verbänden und Organisationen geführt. Eine lückenlose Auflistung von diesen Kontakten, den Umständen ihres Zustandekommens, allen Beteiligten und des Zweckes etwaiger Gespräche kann bei der Beantwortung der vorliegenden Frage nicht geleistet werden. Es kann insbesondere nicht ausgeschlossen werden, dass es am Rande von Veranstaltungen oder sonstigen Terminen zu einzelnen Kontakten gekommen sein könnte. Auch können durch Zeitablauf mögliche Kontakte gegebenenfalls nicht mehr nachvollzogen werden.

Eine Verpflichtung zur Erfassung sämtlicher stattgefundenen Treffen besteht nicht, und eine solche umfassende Dokumentation wurde auch nicht durchgeführt (siehe dazu u. a. die Vorbemerkung der Bundesregierung in der Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/1174). Zudem werden Gesprächsinhalte nicht protokolliert.

Das BMDV nimmt eine Vielzahl von Terminen im Zusammenhang mit der Planung, Finanzierung und Umsetzung der DSD wahr. Dazu gehören regelmäßige Jour-Fixe-Termine mit der DB InfraGO AG und dem EBA, Arbeitsgruppensitzungen z. B. zum Thema Fahrzeugumrüstung, Treffen mit dem ERTMS-EU-Koordinator des European Rail Traffic Management System (ERTMS), weitere Abstimmungen z. B. zur ERTMS-Ausrüstung der TEN-Korridore auf EU-Ebene und mit Nachbarstaaten.

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?

Die Fragen 23 und 24 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Inbetriebnahme des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs ist nach Angaben der DB AG weiterhin für Dezember 2025 vorgesehen. Aufgrund der großen Herausforderungen beim bundesweiten Pilotprojekt Digitaler Knoten Stuttgart (DKS) erstellt die DB AG den Netzfahrplan für 2026 jedoch noch auf Basis der alten Infrastruktur mit dem bestehenden Kopfbahnhof. Die DB AG strebt an, alle wesentlichen Elemente von Stuttgart 21 – mit Ausnahme der Gäubahn-Anbindung über den Flughafen und den Pfaffensteigtunnel– bis spätestens Ende 2026 in Betrieb zu nehmen.

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?

Die Fragen 25 und 26 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zum ersten Mal in Deutschland soll ein ganzer Bahnknoten komplett digital ausgerüstet werden. Es handelt sich bei Stuttgart 21 um die komplexeste Inbetriebnahme eines neuen Eisenbahnknotens der letzten Jahrzehnte mit deutschlandweiten Auswirkungen und ist beispiellos in Europa. Aufgrund der nahenden Inbetriebnahme arbeitet die DB AG derzeit mit Hochdruck daran, im Detail festzulegen, in welcher Abfolge die verschiedenen neu gebauten Infrastruktureile unter Berücksichtigung der verfügbaren Fahrzeugflotten in Betrieb gehen. Im Juni 2024 müsse feststehen, welche Infrastruktur für den Fahrplan von Dezember 2025 an zur Verfügung steht.

Wegen des Verzugs bei der Generik für das Digitale Stellwerk kann nach Auskunft der DB AG die S-Bahn mit der Verlängerung der Stammstrecke bis zur neuen Station Mitternachtstraße nicht wie geplant im September 2025 mit digitaler Technik in Betrieb genommen werden; die Inbetriebnahme der Stammstreckenverlängerung sei nun für das Jahr 2026 geplant.

Nach Angaben der DB AG hat diese gemeinsam mit ihrem Auftragnehmer integrierte Teams gebildet, um die Umsetzung der mit ihrem Auftragnehmer vereinbarten Produkte in ausreichender Qualität bis zur Inbetriebnahme sicherzustellen. So sollten schnelle, integrierte Lösungen für die Herausforderungen insbesondere im Bereich Entwicklung, Zulassung und Freigabe realisiert werden.

27. Wie bringt sich das BMDV beim Digitalen Knoten Stuttgart ein, um den Erfolg des Projekts zu gewährleisten?

Das BMDV stellt maßgebliche Finanzierungsbeiträge für den DKS bereit. Dazu zählen neben der Ausrüstung der Infrastruktur auch die Förderung der ERTMS-Fahrzeugumrüstung.

28. Wird der dritte Baustein des Digitalen Knoten Stuttgarts wie geplant und im bislang vorgesehenen Zeitplan umgesetzt, und wenn nein, warum nicht?

Für die bauliche Umsetzung des DKS inklusive Baustufe 3 (DKS III) hat der Bund im Jahr 2023 die notwendigen Voraussetzungen für eine planmäßige Weiterführung des Vorhabens geschaffen. Die im Bundeshaushalt vorgesehenen Mittel wurden entsperrt und gebunden. Die Finanzierungsvereinbarung zur Re-

alisierung von DKS III wurde am 27. Dezember 2023 vom BMDV und der DB Netz AG unterzeichnet.

Aus Sicht des BMDV ist die Umsetzung des DSD-Starterpaketes inklusive aller drei Bausteine des DKS mit Unterzeichnung der Trilateralen Vereinbarung (Trila) 2020 zwischen DB AG, BMF und BMDV im Rahmen der damaligen Eigenkapitalerhöhung vereinbart. Für die Digitale Schiene sind dabei insgesamt 4 Mrd. Euro, davon über 1 Mrd. Euro zusätzliche Eigenkapitalmittel, vorgesehen. Laut Trila 2020 ist das DSD-Starterpaket inklusive der von der DB AG zu erbringenden Eigenmittel damit durchfinanziert.

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?

Zur Abstimmung der Umrüstzeitpunkte von Fahrzeugen und Infrastruktur und der technischen Anforderungen wird die Einrichtung einer Koordinierungsstelle durch die Bundesregierung geprüft.

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?

Der Bund hat für DKS als eines der drei Projekte im Zuge des DSD-Starterpakets eine Fahrzeugförderrichtlinie aufgesetzt, die die Ausrüstung der in Stuttgart verkehrenden Fahrzeuge gemäß DSD-Zielbild in erheblichem Umfang fördert. Die Aufgabenträger Land Baden-Württemberg für den Regionalverkehr und Verband Region Stuttgart für die Stuttgarter S-Bahn haben die Ausrüstung der in ihrem Eigentum befindlichen bzw. der in ihrem Auftrag im Knoten Stuttgart verkehrenden Fahrzeuge beauftragt. Zwischen den Projekten der Infrastruktur- und der Fahrzeugausrüstung für den DKS findet ein fortlaufender Austausch statt. Die Projektverantwortlichen gehen davon aus, dass zur Inbetriebnahme eine für den vorgesehenen Fahrplan ausreichende Anzahl digital ausgerüsteter Fahrzeuge zur Verfügung stehen wird.

