

## **Kleine Anfrage**

### **der Fraktion der CDU/CSU**

#### **Digitaler Knoten Stuttgart**

Im Rahmen des Bahnprojekts „Stuttgart 21“ wurde im Jahr 2020 entschieden, dass der Knoten Stuttgart mit neuer Technik ausgerüstet werden soll (vgl. [www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/digitaler-knoten-stuttgart/](http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/digitaler-knoten-stuttgart/)). Statt die konventionelle Lichtsignaltechnik zu ersetzen, soll in Stuttgart das erste Mal ein großer deutscher Eisenbahnknoten mit einem Digitalen Stellwerk (DSTW), dem europäischen Zugbeeinflussungssystem European Train Control System (ETCS), dem integrierten Leit- und Bediensystem (iLBS) und weiteren darauf aufbauenden Techniken wie beispielsweise der automatisierte Fahrbetrieb mit Triebfahrzeugführer (ATO GoA 2) ausgerüstet werden (vgl. [digitale-schiene-deutschland.de/Digitaler-Knoten-Stuttgart](http://digitale-schiene-deutschland.de/Digitaler-Knoten-Stuttgart)). Dieses Pilotprojekt läuft bereits und bietet nach Ansicht der Fragesteller große Chancen für die Digitalisierung der Schiene. Nur mit der erfolgreichen Realisierung des Pilotprojekts des Digitalen Knotens Stuttgart (DKS) können nach Auffassung der Fragesteller die Grundlagen für die Digitalisierung der Schiene geschaffen und der bundesweite Roll-out des Zugbeeinflussungssystems ETCS sowie der DSTWs eingeleitet werden.

Zunächst werden laut Deutscher Bahn AG (DB AG) bis zum Jahr 2026 rund 125 Streckenkilometer mit neuer Leit- und Sicherungstechnik ausgerüstet. Dann erfolgt bis zum Jahr 2032 die Region um die Stadt Stuttgart, mindestens bis zu den heutigen S-Bahn-Endpunkten (vgl. [www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/digitaler-knoten-stuttgart/](http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/digitaler-knoten-stuttgart/)). Ziel des DKS ist es nach Kenntnis der Fragesteller, aufzuzeigen, welche Leistungssteigerung in einem Eisenbahnknoten durch die Digitalisierung der Schiene möglich ist. Die Vorteile sind nach Ansicht der Fragesteller insbesondere, dass mit dem DKS die Leistungsfähigkeit der S-Bahn-Stammstrecke erhöht wird, um 36 Züge pro Stunde und Richtung im Regelbetrieb fahren zu können (vgl. [linieplus.de/proposal/stuttgart-hauptbahnhof-tief-viergleisig/](http://linieplus.de/proposal/stuttgart-hauptbahnhof-tief-viergleisig/)). Im Hauptbahnhof Stuttgart soll im Hochleistungsbetrieb auf jedem der acht Bahnsteiggleise alle fünf Minuten ein Zug fahren können, und auf jedem der acht anschließenden Gleise soll durchschnittlich eine mittlere Zugfolge von zwei Minuten ermöglicht werden (vgl. [db-engineering-consulting.com/de/projekte/eisenbahnknoten-stuttgart-erster-digitaler-knoten-der-deutschen-bahn/](http://db-engineering-consulting.com/de/projekte/eisenbahnknoten-stuttgart-erster-digitaler-knoten-der-deutschen-bahn/)).

Bei einem solchen Pilotprojekt ist es aus Sicht der Fragesteller verständlich, dass im Zuge der Realisierung Herausforderungen auftreten. Die Digitalisierung des Eisenbahnknotens erfordert es, dass der Knoten umfangreich getestet wird, bevor er funktionsfähig ist. Die Projektpartner von Stuttgart 21 und der Bund sind jedoch gewillt, dieses wichtige Digitalisierungsprojekt umzusetzen. Allerdings wurde nach Ansicht der Fragesteller in den letzten Monaten deutlich, dass die DB AG, insbesondere die DB InfraGO AG – die verantwortlich für die Digitale Schiene Deutschland (DSD) ist – nicht mehr hinter dem Pilotprojekt DKS und der Digitalisierung der Schiene zu stehen scheint. Im Dezem-

ber 2023 unterzeichnete die DB AG nur unter Gremienvorbehalt die Finanzierungsvereinbarung für den Baustein 3 des Digitalen Knotens Stuttgart. Doch nur mit der Umsetzung des Bausteins 3 gelingt nach Auffassung der Fragesteller die Digitalisierung des Knotens, und es erfolgt die Kapazitätssteigerung.

Die DB AG hat nach Kenntnis der Fragesteller bis zum heutigen Zeitpunkt den Gremienvorbehalt noch nicht aufgehoben. Zuletzt wurde nach der Aufsichtsratssitzung der DB AG Ende Juni 2024 vereinbart, dass eine Arbeitsgruppe aus Vertretern der DB AG und des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) eingesetzt werden soll, um Lösungen für den DKS bzw. den DKS-Baustein 3 zu finden. In ihrer Antwort auf die Schriftliche Frage 77 des Abgeordneten Michael Donth auf Bundestagsdrucksache 20/12418 erklärte die Bundesregierung, dass die Arbeitsgruppe ihre Arbeit aufgenommen habe und in regelmäßigem Austausch sei: „[...] Zum heutigen Stand liegen noch keine abschließenden Arbeitsergebnisse vor. Eine der Hauptaufgaben der Arbeitsgruppe ist es, die finanzielle Situation des Digitalen Knotens Stuttgart Baustein 3 (DKS 3) zu überprüfen und eine Auflösung des Gremienvorbehalts der DB AG vorzubereiten, damit die zur Verfügung gestellten Mittel und Verpflichtungsermächtigungen für den DKS 3 zeitnah eingesetzt werden können“.

Aus Sicht der Fragesteller sind die Fortschritte und das Verhalten der DB AG bzw. der DB InfraGO AG nicht hinnehmbar. Nach Auffassung der Fragesteller drohen der Digitale Knoten Stuttgart zu scheitern und die Digitalisierung der Schiene verschleppt zu werden, bevor sie überhaupt ausgerollt wurde, und Bundesmittel in Millionenhöhe drohen zu verfallen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Planungs- und Realisierungsstand des Digitalen Knotens Stuttgart bei den Bausteinen 1 und 2?
2. Welche Meilensteine wurden in diesem Jahr bereits erreicht?
3. Welche weiteren Schritte sind von der Bundesregierung, der DB AG und der DB InfraGO AG in diesem und im nächsten Jahr geplant?
4. Wie ist der aktuelle Planungsstand des Bausteins 3 des Digitalen Knotens Stuttgart?
5. Welcher Anteil der in der Planungsfinanzierungsvereinbarung veranschlagten Planungsmittel wurde bereits durch die DB AG verausgabt und in Verträgen gebunden?
6. Befinden sich die Planungen im Zeitplan?
7. Welche Auswirkungen hat die unklare Finanzierung auf den Zeitplan?
8. Können alle sechs Planungsbereiche des DKS 3 mit der bislang gewährten Bundesfinanzierung durchgeplant werden, wenn ja, inwiefern, wenn nein, warum nicht, und welche Planungsbereiche werden zurückgestellt?
9. In welchen Stufen und wann soll der Baustein 3 des DKS realisiert werden?
10. Was ist der aktuelle Stand der Arbeitsgruppe zwischen der DB AG und dem BMDV zum Baustein 3 des DKS?
11. Was sind die Ziele dieser Arbeitsgruppe?
12. Bis wann sollen diese Ziele erreicht werden?
13. Welche offenen Fragen werden in den Arbeitsgruppen behandelt?

14. Ist sichergestellt, dass alle sechs Planungsbereiche des DKS 3 umgesetzt und finanziert werden, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, wann wird hierüber entschieden?
15. Wird über die Umsetzung der kompletten Digitalisierung der Schiene verhandelt?
16. Von welchen Gesamtkosten für den Digitalen Knoten Stuttgart geht die Bundesregierung derzeit aus (bitte auch pro Baustein 1, 2 und 3 inklusive einer Aufschlüsselung nach Planungsbereichen auflisten)?
17. Wie viel Geld wurde bereits für die Planung und Realisierung des Digitalen Knotens Stuttgart seitens der DB AG aufgewendet (bitte je nach Baustein 1, 2 und 3 auflisten)?
18. Wie viele Bundesmittel wurden bereits für die Planung und Realisierung des Digitalen Knotens Stuttgart seitens der DB AG beim Bund abgerufen (bitte je nach Baustein 1, 2 und 3 auflisten)?
19. Wie viele Eigenmittel wurden bereits für die Planung und Realisierung des Digitalen Knotens Stuttgart seitens der DB AG aufgewendet (bitte je nach Baustein 1, 2 und 3 auflisten)?
20. Wie viele Haushaltsmittel und Verpflichtungsermächtigungen sind im Bundeshaushalt 2024 für den Digitalen Knoten Stuttgart, Baustein 3 bereits eingeplant (bitte einzeln auflisten)?
21. Wie viele Haushaltsmittel und Verpflichtungsermächtigungen sind im Entwurf des Bundeshaushalts 2025 für den Digitalen Knoten Stuttgart, Baustein 3 eingeplant (bitte einzeln auflisten)?
22. Ist sichergestellt, dass die Verpflichtungsermächtigungen und zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel für den DKS 3 im Jahr 2023 und 2024 nicht verfallen, wenn ja, wie stellt die Bundesregierung dies sicher, was muss die DB AG bis wann unternehmen, und wenn nein, warum nicht?
23. Hat die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung den Gremienvorbehalt für die Realisierungsvereinbarung zum Baustein 3 des DKS aufgehoben, und wenn nein, warum nicht?
24. Was sind die Folgen, wenn die DB AG bis Ende 2024 den Gremienvorbehalt für die Realisierung des DKS 3 nicht aufheben lässt?
  - a) Verfallen die bislang gebundenen Haushaltsmittel aus dem Bundeshaushalt 2023 inklusive der Verpflichtungsermächtigungen, wenn ja, in welcher Höhe, und wenn nein, warum nicht?
  - b) Verfallen die für Kostensteigerungen gedachten Haushaltsmittel des Bundeshaushalts 2024 inklusive der Verpflichtungsermächtigungen, wenn ja, in welcher Höhe, und wenn nein, warum nicht?
  - c) Wie will die Bundesregierung in diesem Fall sicherstellen, dass das Pilotprojekt DKS seine Ziele erreichen kann?
25. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus, dass die DB AG trotz der direkten Aufforderung des BMDV, „die zugesagten Investitionsmittel nicht länger zu blockieren“, den Gremienvorbehalt in der Aufsichtsratssitzung Ende Juni 2024 nicht aufgehoben hat (vgl. [www.faz.net/aktuell/wirtschaft/mehr-wirtschaft/stuttgart-21-der-kanzler-soll-ein-machtwort-sprechen-19818983.html](http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/mehr-wirtschaft/stuttgart-21-der-kanzler-soll-ein-machtwort-sprechen-19818983.html))?
26. Hat das Bundeskanzleramt mittlerweile auf den Brief des Ministerpräsidenten Winfried Kretschmann zum DKS 3 geantwortet, und wenn nein, warum nicht?

27. Hat das BMDV der DB AG zur Finanzierung des DKS 3 einen Vorschlag gemacht, damit die DB AG diesen realisiert, wenn ja, welchen, und wenn nein, warum nicht?
28. Wurde eine Anpassungsvereinbarung beim Eisenbahn-Bundesamt oder beim BMDV zur Bindung der Haushaltsmittel des Bundeshaushalts 2024, um die Kostensteigerungen des DKS, Baustein 3 abzubilden, durch die DB AG eingereicht, und wenn nein, warum nicht?
29. Ist die DB InfraGO AG der Auffassung, dass die Bausteine 1 und 2 für den Digitalen Knoten Stuttgart zur Erreichung der Ziele ausreichend sind, wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?
30. Gibt es für die Strecken des DKS-Bausteins 3 ETCS-Ausrüstungsverpflichtungen, und wenn nein, warum nicht?
31. Wird die DB InfraGO AG die im Bundeshaushalt vorgesehenen Haushaltsmittel für das Programm Digitale Schiene Deutschland weiterhin für diese Zwecke einsetzen, wenn ja, wie stellt die Bundesregierung dies sicher, und wenn nein, warum nicht?
32. Ist die den Fragestellern vorliegende Information zutreffend, dass seitens der DB InfraGO AG die Repriorisierung von Mitteln aus dem Programm DSD für eine Umsetzung eines Sofortprogramms mit Stellwerken der ESTW-Technik (ESTW = Elektronisches Stellwerk) geplant ist, wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?
33. Wie lange ist nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Planungs- und Realisierungszeit von ESTW-Projekten in Deutschland?
34. Wann kann mit den ersten Personaleinsparungen durch ESTWs gerechnet werden?
35. Seit wann ist der Bundesregierung der in der „Machbarkeitsstudie zum Rollout von ETCS/DSTW“ im Dezember 2018 ([bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/machbarkeitsstudie-digitalisierung-schiene.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/machbarkeitsstudie-digitalisierung-schiene.pdf?__blob=publicationFile), S. 7) genannte alters- und fluktuationsbedingte Mangel an Stellwerkspersonal bei der DB AG bekannt, der laut der genannten Machbarkeitsstudie durch den Rollout von DSTWs behoben werden sollte?
36. Schätzt die Bundesregierung es ebenso wie die DB AG ein, dass ESTWs Stand der Technik sind ([www.deutschebahn.com/resource/blob/13070778/972bfd4c5d507a7145ff4c0d9a5f0035/Faktenblatt-Stellwerke-data.pdf](https://www.deutschebahn.com/resource/blob/13070778/972bfd4c5d507a7145ff4c0d9a5f0035/Faktenblatt-Stellwerke-data.pdf); [www.deutschebahn.com/de/konzern/Aktuelles/Aktuelle-Statements-12829716](https://www.deutschebahn.com/de/konzern/Aktuelles/Aktuelle-Statements-12829716)), und wenn ja, warum wurde dann ein Schnellläuferprogramm für DSTWs seitens des Bundes finanziert?
37. Ist die den Fragestellern vorliegende Information zutreffend, dass seit dem Jahr 2021 durch eine Vorgabe der DB Netz AG neue Projekte und Projekte in den HOAI-Leistungsphasen 1 und 2 (HOAI = Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) nur noch mit DSTW-Technik geplant werden dürfen, wenn ja, seit wann ist dem BMDV dies bekannt, und wenn nein, warum nicht?
38. Sind DSTWs seitens des Eisenbahn-Bundesamtes als zuwendungsfähig deklariert, wenn ja, seit wann, und wenn nein, warum nicht?

39. Ist seitens der DB AG geplant, Mittel aus dem Bundeshaushaltstitel für die Digitalisierung der Schiene für andere Zwecke (z. B. „ESTW-Sonderprogramm“ oder Trassenpreisreduzierungen) „umzuwidmen“, wenn ja, unterstützt die Bundesregierung die DB AG dabei, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
40. Plant die DB InfraGO AG die Aufhebung der Mittelbindung im ERTMS-Haushaltstitel (ERTMS = European Rail Traffic Management System) des Bundes, um Umschichtungen in die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für die Umsetzung der Hochleistungskorridore möglich zu machen, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
41. Befürwortet und beeinflusst die DB AG die Löschung des Bundeshaushaltstitels „Ausrüstung der deutschen Infrastruktur und von rollendem Material mit dem Europäischen Zugsicherungssystem ERTMS (European Rail Traffic Management System)“ (Titel 891 06-742), wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
42. Steht die DB InfraGO AG unvermindert hinter der bundesweiten Digitalisierung der Schiene inklusive ETCS und DSTW, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
43. Werden alle Starterpaketprojekte der Digitalen Schiene Deutschland vollständig und fristgerecht bis zum Jahr 2030 umgesetzt, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 2. Oktober 2024

**Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion**





