

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/13493 –

Digitaler Knoten Stuttgart

Vorbemerkung der Fragesteller

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-uhl.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). 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 Rollout 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-uhl.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/). 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-de-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 Dezember 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.

1. Wie ist der aktuelle Planungs- und Realisierungsstand des Digitalen Knotens Stuttgart bei den Bausteinen 1 und 2?

Das Projekt befindet sich in der Realisierungsphase. Dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) liegen aktuell Anzeigen von vorbereitenden Baumaßnahmen für das Projekt Digitaler Knoten Stuttgart (DKS) Bausteine 1 und 2 vor.

2. Welche Meilensteine wurden in diesem Jahr bereits erreicht?

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG (DB AG) wurde unter anderem der Technik- und Bedienstandort Waiblingen baulich fertiggestellt. Gleisfeldkonzentratoren wurden fertiggestellt. Die umfangreichen Kabelarbeiten sowie die digitalen Feldelemente befinden sich in einem fortgeschrittenen Realisierungsstand.

3. Welche weiteren Schritte sind von der Bundesregierung, der DB AG und der DB InfraGO AG in diesem und im nächsten Jahr geplant?

Seitens der DB AG ist die weitere Ausstattung der drei Zentraleinheiten des Digitalen Stellwerks mit Gleisfeldkonzentratoren und Feldelementen sowie der Start des Vorlaufbetriebs zwischen Stuttgart und Wendlingen (Strecke 4813) geplant.

4. Wie ist der aktuelle Planungsstand des Bausteins 3 des Digitalen Knotens Stuttgart?

Der Baustein 3 befindet sich nach Angaben der DB AG derzeit in der Planungsphase (Leistungsphasen 1 und 2).

5. Welcher Anteil der in der Planungsfinanzierungsvereinbarung veranschlagten Planungsmittel wurde bereits durch die DB AG verausgabt und in Verträgen gebunden?
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)?

Die Fragen 5 und 17 bis 19 werden gemeinsam beantwortet.

Die Zahlen sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

	Aufgewendete Kosten DB AG Planung und Realisierung des Digitalen Knotens Stuttgart	Abruf Bundes- mittel für Digi- talen Knoten Stuttgart	Eigenmittel DB AG für die Planung und Rea- lisierung des Digitalen Knotens Stuttgart
DKS 1 und 2 (Stand: 30.09.2024):	369 Mio. Euro	116 Mio. Euro	239 Mio. Euro
DKS 3 (Stand: 30.09.2024):	34,03 Mio. Euro	34 Mio. Euro	0,03 Mio. Euro

Quelle: DB AG

6. Befinden sich die Planungen im Zeitplan?

Ja.

7. Welche Auswirkungen hat die unklare Finanzierung auf den Zeitplan?

Nach Angaben der DB AG werden derzeit die laufenden Planungsarbeiten aus der vorhandenen Finanzierungsvereinbarung zur Abdeckung der Planungskosten finanziert. Deshalb werden keine negativen Auswirkungen auf den Zeitplan erwartet.

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?
14. Ist sichergestellt, dass alle sechs Planungsbereiche des DKS 3 umgesetzt und finanziert werden, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, wann wird hierüber entschieden?

Die Fragen 8 und 14 werden gemeinsam beantwortet.

Zwischen DB AG und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) besteht Einigkeit, dass an dem Ziel, alle sechs Planbereiche zu realisieren, weiterhin festgehalten wird. Die Umsetzung des DKS-Baustein 3 wird auch von den im Haushaltsjahr 2025 zur Verfügung stehenden Mitteln abhängen.

9. In welchen Stufen und wann soll der Baustein 3 des DKS realisiert werden?

Der Baustein 3 gliedert sich in sechs Planbereiche (Böblingen, Waiblingen, Plochingen, Ludwigsburg, Kornwestheim, Erweiterung Baustein 1 und 2), die von 2026 an realisiert werden sollen.

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?
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?

Die Fragen 10 bis 13 und 27 werden gemeinsam beantwortet.

Wesentliche Rahmenbedingung für die Digitalisierung der Schieneninfrastruktur ist die Verfügbarkeit von Haushalts- und Eigenmitteln. Mit dem Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2025, zum Finanzplan bis 2028 und den Finanzierungsbedarfen im Bestandserhalt sowie Bedarfsplan lagen hierzu neue relevante Informationen vor. Aus diesem Grund wurden mit der gemeinsamen Arbeitsgruppe zwischen DB AG und BMDV u. a. folgende Ziele verfolgt:

- Gemeinsame Bewertung des Maßnahmenportfolios im Bereich der Digitalen Schiene Deutschland (DSD);
- Gemeinsame Abstimmung von Eckpunkten einer an die Finanzierungslage angepassten Digitalisierungsstrategie für die DSD;
- Gemeinsame Ausarbeitung von Optionen und Empfehlungen zur Fortsetzung/Realisierung der Digitalisierungsprojekte, inklusive des DKS 3.

Die im Ergebnis anvisierten Vereinbarungen zwischen BMDV und DB AG wurden im Zusammenhang mit dem Bundeshaushalt 2025 getroffen, jedoch sind diese aufgrund des nicht mehr für 2025 erwarteten Haushaltsbeschlusses nunmehr neu zu bewerten. Erst dann können Maßnahmenumfang und zeitliche Restriktionen genauer abgeschätzt werden.

15. Wird über die Umsetzung der kompletten Digitalisierung der Schiene verhandelt?
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?

Die Fragen 15, 42 und 43 werden gemeinsam beantwortet.

BMDV und die DB AG halten an der Digitalisierung fest. Zentrale Projekte der Digitalen Schiene Deutschland werden trotz der haushalterischen Herausforderungen umgesetzt. Die Digitalisierung ist ein zentraler Baustein zur Erreichung der verkehrs- und klimapolitischen Ziele und für eine Starke Schiene.

Die DB AG hält an der Umrüstung veralteter Stellwerke, die Umsetzung der Betriebssteuerungsstrategie mit dem Bau von Technikstandorten und der regionalisierten Bedienung über Bedienstandorte sowie die Ausrüstung des gesamten Netzes mit ETCS fest. Auf Basis der verfügbaren Bundes- und Eigenmittel wird zwischen den Beteiligten eine Adjustierung der DSD-Strategie sowie eine Priorisierung des DSD-Portfolios diskutiert.

In den kommenden Jahren wird die DB InfraGO AG ein umfangreiches Portfolio bearbeiten und setzt dabei folgende Schwerpunkte: Digitalisierung des Bahnknotens Stuttgart, Digitalisierung auf dem TEN-Korridor Rhine-Alpine und weiterer Grenzanschlussstrecken, Digitalisierung auf dem TEN-Korridor Scandinavian Mediterranean und Digitalisierung von Hochleistungskorridoren.

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)?

Der Gesamtwertumfang für die Realisierung der DKS-Bausteine 1 und 2 beträgt 462,5 Mio. Euro (Stand 2022) und 1 143,4 Mio. Euro für DKS-Baustein 3 (Stand 2023 bei Abschluss der Finanzierungsvereinbarung).

20. Wie viele Haushaltsmittel und Verpflichtungsermächtigungen sind im Bundeshaushalt 2024 für den Digitalen Knoten Stuttgart, Baustein 3 bereits eingeplant (bitte einzeln auflisten)?

Im Bundeshaushalt 2024 sind 12,311 Mio. Euro Ausgabemittel und 226,360 Mio. Euro Verpflichtungsermächtigungen (VE), damit in Summe 238,671 Mio. Euro Haushaltsmittel eingeplant.

21. Wie viele Haushaltsmittel und Verpflichtungsermächtigungen sind im Entwurf des Bundeshaushalts 2025 für den Digitalen Knoten Stuttgart, Baustein 3 eingeplant (bitte einzeln auflisten)?

Im Regierungsentwurf des Bundeshaushalts 2025 sind für den DKS 3 keine zusätzlichen Bundesmittel eingeplant. Mit der unter Gremienvorbehalt stehenden Finanzierungsvereinbarung aus 2023 und der von der DB InfraGO AG beantragten Anpassungsvereinbarung 2024 ist DKS 3 nach Angaben der DB AG mit aktuellem Kostenstand zunächst ausfinanziert. Eventuelle Kostensteigerungen wären dann in Folgehaushalten zu berücksichtigen.

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?

Die Haushaltsmittel für DKS 3 im Jahr 2023 sind bereits im noch unter Gremienvorbehalt stehenden Vertrag gebunden.

Die Haushaltsmittel 2024 sollen über eine Anpassungsvereinbarung zur Finanzierungsvereinbarung Realisierung DKS 3 gebunden werden. Diese befindet sich aktuell bundesseitig in Prüfung. Für den Abschluss ist eine Empfehlung des Eisenbahn-Bundesamts und ein darauffolgender Antrag auf Entsperrung der Mittel durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr beim Bundesministerium der Finanzen notwendig.

Die Bindung der Haushaltsmittel 2024 erfordert eine vorherige Auflösung des Gremienvorbehalts aus dem bestehenden Finanzierungsvertrags noch im Jahr 2024.

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?
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)?

Die Fragen 23 und 25 werden gemeinsam beantwortet.

Der Gremienvorbehalt ist derzeit noch nicht aufgehoben. Die diesbezüglichen Beratungen im Aufsichtsrat werden ergebnisoffen in dessen nächsten Sitzung im Gesamtfinanzierungskontext erfolgen. Das BMDV wird auch weiter auf die Aufhebung des Gremienvorbehalts drängen.

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?

Die Fragen 24 bis 24c werden gemeinsam beantwortet.

Die gebundenen Mittel aus dem Haushalt 2023 inklusive Verpflichtungsermächtigungen verfallen nicht, da die Mittel vertraglich gebunden sind. Der Gremienvorbehalt hat keinen Einfluss auf die Mittelbindung.

Es wird angestrebt, die für DKS 3 zur Verfügung stehenden Bundesmittel des Bundeshaushalts 2024 mit einer Anpassungsvereinbarung vertraglich zu binden. Die Bindung der Haushaltsmittel 2024 erfordert eine vorherige Auflösung

des Gremienvorbehalts aus dem bestehenden Finanzierungsvertrag noch im Jahr 2024.

Es wird zudem auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

26. Hat das Bundeskanzleramt mittlerweile auf den Brief des Ministerpräsidenten Winfried Kretschmann zum DKS 3 geantwortet, und wenn nein, warum nicht?

Das Bundeskanzleramt hat den Brief von Ministerpräsident Kretschmann zur Kenntnis genommen. Das Schreiben haben mehrere Bundesressort- und Landeschefs erhalten, das federführende BMDV hat sein Engagement für DKS 3 schriftlich dargelegt.

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?

Die DB AG hat eine Anpassungsvereinbarung zur Bindung der Haushaltsmittel des Bundeshaushalts 2024 beim Eisenbahn-Bundesamt beantragt. Diese beinhaltet nach Angaben der DB AG die Umsetzung der Ergebnisse der Arbeitsgruppe BMDV/DB zum DKS inklusive Abbildung der Kostensteigerungen des DKS-Baustein 3.

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?

Nach Angaben der DB AG können die mit dem Bund für den DKS vereinbarten Ziele – beispielsweise zur räumlichen und technischen Ausrüstung, der Kapazitätsoptimierung und der aufeinander abgestimmten Fahrzeug- und Infrastrukturausrüstung – vollumfänglich erst mit dem DKS-Baustein 3 erreicht werden. Mit den Bausteinen 1 und 2 wird eine Basis geschaffen – beispielsweise Digitale Stellwerke und ETCS im Kern des Knotens sowie die eng darauf abgestimmte Ausrüstung von rund 500 Triebzügen und Triebfahrzeugen, einschließlich der im Rahmen des Bausteins 3 in der Infrastruktur geplanten Techniken. Damit werden Ziele teilweise erreicht, beispielsweise erhebliche Kapazitätssteigerungen geschaffen. Mit dem Baustein 3 folgt dann die zur Erfüllung der Ziele notwendige Ausdehnung des Ausrüstungsbereichs.

30. Gibt es für die Strecken des DKS-Bausteins 3 ETCS-Ausrüstungsverpflichtungen, und wenn nein, warum nicht?

Für das Projekt Digitaler Knoten Stuttgart besteht eine ETCS-Ausrüstungsverpflichtung nach der Verordnung des europäischen Parlaments und des Rates (EU) 2024/1679 für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes. Stuttgart liegt im TEN-Kernnetz (Korridor Rhein-Donau), zudem ist Stuttgart als urbaner Knoten in der TEN-Verordnung (Ten-VO) definiert. Für das TEN-Kernnetz besteht eine ETCS-Ausrüstungsverpflichtung bis Dezember 2030 sowie eine Rückbauverpflichtung für alte nationale Zugsicherung bis Dezember 2040.

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?

Die Bundesmittel aus dem Haushaltstitel für das European Rail Traffic Management System (ERTMS) werden grundsätzlich gesamthaft für die Digitalisierung der Infrastruktur sowie zur Fahrzeugausrüstung eingesetzt.

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?

Mit der Initiierung eines Sofortprogramms Stellwerke sollen nach Angaben der DB AG die Robustheit des Bahnbetriebs, Effizienz, Demographiefestigkeit und Schaffung moderner attraktiver Arbeitsplätze für Stellwerkspersonal gestärkt werden. Diese Initiative trägt laut DB AG zur Digitalisierung in der Fläche bei. Die Ablösung der bestehenden Alttechnik erfolge im Rahmen des Sofortprogramms Stellwerke durch modernere Elektronische und Digitale Stellwerke.

Die Frage zur Finanzierung ist Gegenstand der gemeinsamen Arbeitsgruppe zwischen BMDV und DB AG. Vor Abschluss der erforderlichen Gremienbefassung bei der DB AG ist eine Beantwortung der Frage zur Finanzierung des Sofortprogramms Stellwerke nicht möglich.

33. Wie lange ist nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Planungs- und Realisierungszeit von ESTW-Projekten in Deutschland?

Das Projektmanagement liegt bei der DB AG, deren Zeitpläne nur zu einem geringen Teil durch die behördlichen Verfahren beeinflusst werden. Die Projektdauer hängt nach Angaben des Eisenbahn-Bundesamts stets vom Einzelfall ab, in der Regel ist von einem Zeitraum von ca. fünf Jahren auszugehen.

34. Wann kann mit den ersten Personaleinsparungen durch ESTWs gerechnet werden?

Nach Angaben der DB AG erfolgt die Personaleinsparung mit der Inbetriebnahme nach der Ablösung von Altstellwerken durch neue ESTW oder DSTW. Die damit erreichbare Personalbedarfssenkung hilft bei der Bewältigung der demografisch bedingten Personalausstritte.

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, 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?

Das Personalmanagement liegt in der unternehmerischen Verantwortung der DB InfraGO AG.

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; www.deutschebahn.com/de/konzern/Aktuelles/Aktuelle-Statements-12829716), und wenn ja, warum wurde dann ein Schnellläuferprogramm für DSTWs seitens des Bundes finanziert?

Bis zur Serienreife der DSTW-Technik werden auch weiterhin Stellwerksneubauten in ESTW-Technik umgesetzt, aber auch darüber hinaus kann es in begründeten Einzelfällen zur Realisierung von ESTW-Neubauten kommen. Voraussetzung für den serienreifen Einsatz der DSTW-Technik ist u. a. eine Zulassung von mindestens zwei Herstellern, um eine Vergabe von Stellwerksprojekten im Wettbewerb zu ermöglichen. Nach aktueller Einschätzung könnte dies ab 2028 möglich sein. Aktuell sind Vorserienprojekte in Betrieb, welche Teilaspekte der endgültigen DSTW-Technik realisieren und vom EBA zugelassen und genehmigt wurden. Diese dienen dazu, die Serienreife und die Gesamtzulassung für möglichst mehrere Hersteller zu erreichen. Erst dann kann man nach Einschätzung des EBA von Stand der Technik für DSTW sprechen. ESTW mit der technischen Schnittstelle zu ETCS entsprechen dem aktuellen Stand der Technik und dienen der Gesamtzieelerreichung.

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?

Nach Angaben der DB AG werden die Leistungsphasen 1 und 2 bei Stellwerken derzeit ergebnisoffen geplant und erst im Anschluss über die Realisierung als ESTW oder DSTW entschieden. Aufgrund der Entwicklung zur Rolloutreife bis 2028 erfolgt dies bei DSTW derzeit nur in Einzelfällen.

38. Sind DSTWs seitens des Eisenbahn-Bundesamtes als zuwendungsfähig deklariert, wenn ja, seit wann, und wenn nein, warum nicht?

Stellwerke sind im Allgemeinen zuwendungsfähig, soweit es sich um zugelassene Technik handelt. Es gelten die Regeln des § 7 der Bundeshaushaltsordnung. Erstmals wurden im Jahr 2020 DSTW in eine Finanzierungsvereinbarung (DKS-Bausteine 1 und 2) aufgenommen.

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?

Die Fragen 39 bis 41 werden gemeinsam beantwortet.

Über den Bundeshaushalt entscheidet der Haushaltsgesetzgeber. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 31 verwiesen.

