

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Digitalisierung der Schiene

Wie das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) schreibt, ist die Digitalisierung der Schiene aufgrund „europäischer Vorgaben, abgängiger Technik und des demographischen Wandels als auch zur Erreichung der Wachstums- und Kapazitätsziele unabdingbar“ (<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/digitalisierung-der-schiene.html>).

Hierfür wurde nach Kenntnis der Fragesteller im Jahr 2019 die Digitale Schiene Deutschland GmbH (DSD GmbH) unter dem Dach der Deutschen Bahn AG (DB AG) gegründet. Die DSD GmbH sollte den Aufbau des digitalen Bahnbetriebs organisieren und den Flächenrollout des europäischen Zugsicherungssystems European Train Control System (ETCS) und der Digitalen Stellwerke (DSTW) im deutschen Streckennetz vorbereiten. Die Mitarbeiter der „DSD-Abteilung“ I.IDT 2 der DB InfraGO AG sollten in die DSD GmbH transferiert werden. Dies ist jedoch nach Kenntnis der Fragesteller bis heute nicht geschehen. Zudem sollten ab 2020 in einem Starterpaket die ersten großen Pilotprojekte beginnen, bei denen ETCS und digitale Stellwerkstechnologie zum Einsatz kommen (vgl. www.lok-report.de/news/deutschland/verkehr/item/13504-deutsche-bahn-gruendung-einer-gesellschaft-dsd-gmbh-zur-digitalisierung-des-schiennetzes.html). Das Starterpaket, zu dem der transeuropäische Korridor Skandinavien-Mittelmeer, die Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main und der Digitale Knoten Stuttgart gehören, soll bis Ende 2030 realisiert sein.

Diese Zielbilder und Aufgaben zeigen nach Ansicht der Fragesteller, dass die „DSD-Abteilung“ I.IDT 2 der DB InfraGO AG wesentliche Arbeit für die Zukunft der Schiene in Deutschland leisten muss. Demgegenüber steht nach Kenntnis der Fragesteller der zunehmende Eindruck in der Öffentlichkeit, dass die Digitalisierung der Schiene generell viel zu teuer und zu kompliziert ist und deshalb gestreckt werden soll (vgl. www.tagesschau.de/wirtschaft/digitales/digitalisierung-schiennetz-100.html). Dazu tragen nach Ansicht der Fragesteller das BMDV und die DB AG gleichermaßen bei. In der Arbeitsfassung des kürzlich veröffentlichten Infraplans werden beispielsweise im Handlungsfeld „Digitalisierung“ lediglich die Steuerungskennzahlen „ETCS-Streckenkilometer“ und „Ausrüstungsgrad Gesamt- und Teilnetze“ genannt (vgl. <https://background.tagesspiegel.de/verkehr-und-smart-mobility/briefing/praedikament-ausbaufaehig>). Aus Sicht der Fragesteller ist dies unzureichend und trägt dem Thema Digitalisierung der Schienenwege nicht Rechnung. Neben der Basisdigitalisierung der Infrastruktur (Ausrüstung mit ETCS, Bau von DSTW, Einführung des integrierten Leit- und Bediensystems [iLBS]), gehören zu den Innovationsfeldern des Programms „Digitale Schiene Deutschland“ auch das Hochautomatisierte und das Vollautomatisierte Fahren, das Fahren im optimalen Abstand, eine intelligente Kapazitätsplanung und Verkehrssteuerung sowie eine leistungsstarke Datenübertragung und Konnektivität. Nur wenn diese Innovationsfelder gesamt-

haft vorangetrieben sowie Fahrzeuge und Infrastruktur gemeinsam betrachtet werden, können die dringend notwendigen Ziele erreicht werden: Eine höhere Zuverlässigkeit, ein automatisiertes Störfallmanagement und mehr Kapazität auf der Schiene, während gleichzeitig weniger zusätzliche Gleise gebaut werden müssen. Mehr Verlagerung auf die Schiene und die Reduzierung von Betriebs- und Instandhaltungskosten. Und nicht zuletzt braucht es nach Auffassung der Fragesteller die Digitalisierung im Schienenbereich, um den enormen Herausforderungen des demografischen Wandels zu begegnen. Klar ist dabei aus Sicht der Fragesteller: Nur die infrastrukturseitige Ausrüstung mit digitalen Technologien reicht nicht aus. Es müssen auch die Fahrzeuge umgerüstet werden – andernfalls können diese auf beispielsweise „ETCS-only“-Strecken nicht fahren. Die Fahrzeugausrüstung entscheidet über die Geschwindigkeit des Ausbaus der Infrastruktur und deren konkreter Ausstattung.

Nichtsdestotrotz scheinen DB AG und das BMDV die Digitalisierung der Schiene nicht prioritär zu behandeln. Der Verband der Bahnindustrie beklagt die „auch medial breit wahrnehmbaren Diskussionen über die Sinnhaftigkeit der begonnenen Modernisierung des Schienennetzes und seiner Digitalisierung“. Diese führten zu einer enormen Verunsicherung der Bahn- und Bauindustrie (vgl. <https://bahnindustrie.info/de/positionen/vdb-politikbriefe/detail/bereitgestellte-investitionen-fuer-die-schiene-jetzt-nutzen>). Seit ungefähr einem Jahr versucht die DB InfraGO AG nach Kenntnis der Fragesteller die DSD GmbH aufzulösen, um die Bemühungen zur Digitalisierung der Schiene einzustellen, die Entwicklung neuer Technologien abubrechen und mehr Mittel in die Sanierung des Bestandsnetzes umzuschichten (vgl. www.eurailpress.de/railimpacts/politik/detail/news/db-aendert-digitalisierungsstrategie.html). Zudem bestehen nach Kenntnis der Fragesteller Gerüchte, dass die Abteilung für DSD (I.IDT 2) erhebliche Anpassungen erfahren wird. Dies belegen zahlreiche Medienberichte des vergangenen Jahres (u. a. www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/brandbrief-an-wissing-ihr-mangelnder-gestaltungswille-ist-ein-schweres-hemmnis-/29956868.html; www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-will-milliarden-euro-bei-digitalisierung-sparen-a-5530a649-e543-47a1-9335-1c2fce0b924d; www.sueddeutsche.de/wirtschaft/deutsche-bahn-schienennetz-manager-suspendiert-digitalisierung-lux.AaMNQUdFZK9X8zJ3ghk9A2?reduced=true).

Aus Sicht der Fragesteller würde das die jahrelangen Bemühungen der gesamten Bahnindustrie bzw. des Bahnsektors und die im Haushalt eingestellten Finanzmittel in Milliardenhöhe (von Bund und Ländern) zunichtemachen. Auch industriepolitisch wäre das nach Auffassung der Fragesteller fatal, denn dem Verband der Bahnindustrie zufolge droht „mittelfristig ein massiver Stellenabbau, vor allem auch hochwertiger Jobs. Mittelbarer Effekt wäre ein nicht mehr korrigierbarer Verlust von Technologieexpertise am Wirtschaftsstandort Deutschland und für Deutschland als Exportnation für Zukunftstechnologien am Weltmarkt“ (<https://bahnindustrie.info/de/positionen/vdb-politikbriefe/detail/bereitgestellte-investitionen-fuer-die-schiene-jetzt-nutzen>).

All das zeigt aus Sicht der Fragesteller, dass dringender politischer Handlungsbedarf besteht. Die Zukunft der Digitalen Schiene in Deutschland darf nach jahrelangen Bemühungen nicht einfach leichtsinnig verspielt werden. Deutschland muss seine geografische Lage in Europa nutzen und Vorreiter auf dem Gebiet der digitalen Schiene werden und nationale Champions in der Bahnindustrie entwickeln.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bringt die Bundesregierung konkret die flächendeckende Digitalisierung der Schiene bundesweit voran?

2. Wie viele Mittel haben Bund und DB AG insgesamt seit Beginn der Förderung von ETCS im Jahr 2015 (<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/digitalisierung-der-schiene.html>) für die Digitalisierung der Schiene aufgewendet (bitte einzeln pro Jahr auflisten)?
 - a) Wie verteilen sich diese Mittel gemäß den Innovationsfeldern des Programms „Digitale Schiene Deutschland“. Hierzu zählen ETCS, DSTW, iLBS [integriertes Leit- und Bediensystem], ATO [Automatic Train Operation] GoA [Grade of Automation] 2, CTMS [Capacity & Traffic Management System], ATO GoA 4, ADI [Advanced Digital Infrastructure] und FRMCS [Future Railway Mobile Communication System] (<https://digitale-schiene-deutschland.de/Vision-und-Zielbild/>)?
 - b) Wie viele der Mittel fließen in Projektrealisierungen und wie viele anteilig in Vergaben in Wettbewerbsverfahren?
3. Wie hoch ist der Finanzbedarf zur bisher geplanten Umsetzung des Bedarfsplans Schiene sowie zu der Digitalisierung (unter Ausschluss aller Gremienvorbehalte sowie unter Ausschluss aller Repriorisierungen) jeweils in den nächsten fünf Jahren?
4. Sieht die Bundesregierung die Digitalisierung der Schiene als Voraussetzung für eine höhere Leistungsfähigkeit bzw. Kapazität der Schiene an, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
5. Sieht die Bundesregierung die Digitalisierung der Schiene als Voraussetzung für ein besseres Störfallmanagement auf der Schiene an, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
6. Welche Strecken und Knoten in Deutschland erhalten nach der aktualisierten Planung von DB AG und BMDV eine Ausrüstung mit ETCS (bitte jeweils das Jahr der geplanten Inbetriebnahme nennen und nach ETCS-only und Doppelausrüstung angeben)?
7. Hält die Bundesregierung am bundesweiten Rollout der Digitalen Schiene Deutschland inklusive u. a. ETCS, DSTW, ATO GoA 2 und CTMS fest, wenn ja, bis wann soll dies erfolgen, und wenn nein, warum nicht?
8. Wie ist der Zeitplan für den weiteren Rollout der Digitalen Schiene Deutschland (bitte konkret auflisten)?
9. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung für den erfolgreichen bundesweiten Rollout der DSD auf der Grundlage von ETCS, DSTW, ATO GoA 2 und CTMS?
10. Macht es nach Ansicht der Bundesregierung Sinn, den Rollout dort zu forcieren, wo die notwendige Fahrzeugausrüstung am weitesten vorangeschritten ist?
11. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass die EU-Ausrüstungsverpflichtungen für ETCS bundesweit erfüllt werden?
12. Wird der angekündigte Ausbau von ETCS auf der bestehenden DSTW-Stellwerkstechnologie oder auf einer alternativen Stellwerkstechnologie beruhen?
13. Wie schätzt die Bundesregierung den technologischen Reifegrad (gemäß eines anerkannten Reifegradmodells) der heute am Markt verfügbaren DSTW ein?
14. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Umsetzung des Schnellläuferprogramms (SLP) des Bundes zur Digitalisierung der Schiene?

15. Ist der Bundesregierung bekannt, dass bereits vielfältige Planungsleistungen für DSTW durch die DB InfraGO AG vergeben wurden (z. B. DSTW Ludwigshafen und DSTW Schwarzwald)?
16. Ist es richtig, dass die EU-Ausrüstungsverpflichtungen für ETCS bundesweit nach einem neuen Gutachten der Bundesregierung nicht mehr zeitgerecht umsetzbar sind, und wenn ja, liegt dies an der Umsetzung der Sanierung der Hochleistungskorridore (vgl. <https://background.tagesspiegel.de/verkehr-und-smart-mobility/briefing/etcs-wird-erst-2035-standard#:~:text=Die%20Hightech%20DPI%C3%A4ne%20f%C3%BCr%20das,Jahre%20sp%C3%A4ter%20als%20vormals%20angepeilt?>)?
17. Drohen der Bundesrepublik Deutschland nach der Novelle der Verordnung über die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) Strafen, wenn die ETCS-Ausrüstungsverpflichtungen nicht erfüllt werden, wenn ja, in welcher Höhe, und wenn nein, warum nicht?
18. Plant die Bundesregierung, bei Strafzahlungen durch die Nichterfüllung von ETCS-Ausrüstungsverpflichtungen, diese an die DB AG weiterzureichen, wenn ja, auf welcher Grundlage, wenn nein, warum nicht, und wie würde die Bundesregierung die Strafzahlungen stattdessen finanzieren?
19. Ist der Bundesregierung bekannt, ob die ETCS-Ausrüstungsverpflichtungen in der Novelle der Verordnung über die Transeuropäischen Verkehrsnetze unter Finanzierungsvorbehalt stehen?
20. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung der europäischen Standardisierung von Anlagen- und Datenschnittstellen (EULYNX) beim Datenaustausch zwischen Stellwerk und ihren Systemen zu?
 - a) Welche Maßnahmen trifft die Bundesregierung, um dieser Forderung zur Durchsetzung zu verhelfen?
 - b) Erfolgt der Abschluss der Finanzierungsvereinbarungen mit der DB InfraGO AG unter der Bedingung, dass EULYNX-Schnittstellen verwendet werden?
21. Werden nach Einschätzung der Bundesregierung alle Starterpaketprojekte der Digitalen Schiene Deutschland vollständig und fristgerecht bis zum Jahr 2030 umgesetzt, und wenn nein, warum nicht?
22. Liegt die Förderrichtlinie zur bundesweiten Bundesförderung der Umrüstung der Fahrzeuge nach dem vollständigen Zielbild der DSD entsprechend § 11a Absatz 4 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) mittlerweile vor, wie viele Mittel sind dafür gebunden (bitte für die nächsten fünf Jahre jeweils aufschlüsseln), wie lauten die Förderbedingungen, und wenn nein, warum nicht?
23. Hat die Bundesregierung die Förderrichtlinie zum „First-of-Class“-Sofortprogramm zur ERTMS-Ausrüstung (ERTMS = European Rail Traffic Management System) von Bestandsfahrzeugen auf der Grundlage der Evaluierungsergebnisse der Fahrzeugförderrichtlinie für den „Digitalen Knoten Stuttgart“ erarbeitet, liegt die Förderrichtlinie vor, und wenn nein, warum nicht?
24. Beabsichtigt die Bundesregierung, das „First-of-Class“-Sofortprogramm und die Serienumrüstung gleichzeitig und mit derselben Fördersystematik anzugehen, und wenn nein, warum nicht?

25. Besteht aus Sicht der Bundesregierung die Möglichkeit, dass sich durch das vorgelagerte „First-of-Class“-Sofortprogramm und die angestrebte Evaluierung am 31. Dezember 2028 der Beginn der bundesweiten Bundesförderung der DSD-Fahrzeugausrüstung u. a. inklusive ETCS und ATO GoA 2 bis mindestens zum Jahr 2029 verzögert wird, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
26. Schließt das „First-of-Class“-Sofortprogramm entgegen der Fahrzeugförderrichtlinie für den „Digitalen Knoten Stuttgart“ die Förderung der Serienfahrzeuge und der vollständigen DSD-Fahrzeugausrüstung nach dem DSD-Zielbild aktiv aus, womit in der Summe die möglichen Kapazitätssteigerungen nicht erzielt werden können, und wenn nein, warum nicht?
27. Können aus Sicht der Bundesregierung durch die geografische Einschränkung des „First-of-Class“-Sofortprogramms die „First-of-Class“-Fahrzeugprojekte nicht vollständig gebildet werden und somit zusätzliche Fahrzeugprojekte nötig werden, die die volkswirtschaftlichen Kosten erheblich steigern werden, und wenn nein, warum nicht?
28. Warum wurde die in den Jahren 2023 und 2024 durchgeführte Studie von McKinsey im Auftrag des BMDV zur Neuausrichtung der Gesamtstrategie zur Digitalisierung der Schiene nicht veröffentlicht?
 - a) Wird die Studie noch veröffentlicht, und wenn ja, wann?
 - b) Bestätigt die Studie, dass der flächendeckende Rollout in Form eines Gesamtprogramms wirtschaftlich und zwingend erforderlich ist, und wie hoch ist der Nutzen-Kosten-Faktor mit konkreter Aufschlüsselung der Kosten- und Nutzenanteile?
 - c) Konnte die Studie bestätigen, dass es zu Kapazitätssteigerungen kommt?
 - d) Wie hoch ist der kapazitive Nutzen, und welche DSD-Technologien wurden hierbei unterstellt?
 - e) Empfiehlt die Studie die Fahrzeugausrüstung mit einer Zugvollständigkeitsprüfung und einer sicheren Ortung (TIMS [Train Information Management System]), um langfristig auf streckenseitige Achszähler verzichten und „Moving Block“ nutzen zu können?
 - f) Empfiehlt die Studie die Koordinierung des infrastruktur- und fahrzeugseitigen Rollouts der Digitalisierung der Schiene durch den Bund?
 - g) Empfiehlt die Studie zur Koordinierung des infrastruktur- und fahrzeugseitigen Rollouts der Digitalisierung der Schiene eine eigene Gesellschaft des Bundes zu gründen bzw. die existierende DSD GmbH der DB InfraGO AG zu nutzen?
 - h) Rät die Studie aufgrund der gebotenen Diskriminierungsfreiheit zur Koordinierung des infrastruktur- und fahrzeugseitigen Rollouts der Digitalisierung der Schiene von einer Beauftragung des DB-Konzerns oder anderer Konzerne, denen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) angehören, bzw. einer Beauftragung von Tochtergesellschaften derer, ab?
 - i) Teilt die Bundesregierung die Ansicht der Fragesteller, dass im BMDV aufgrund der erheblichen industriepolitischen Relevanz eine schlagkräftige Stabstelle eingerichtet werden sollte, die selbständig Strategien für den infrastruktur- und fahrzeugseitigen DSD-Rollout erarbeitet und diese final festlegt, wenn ja, wann, und wenn nein, warum nicht?

29. Wie ist der aktuelle Stand der Arbeiten an der Koordinierungsstelle zur operativen Steuerung des infrastruktur- und fahrzeugseitigen Rollouts der Digitalisierung der Schiene, welche in der Novelle des Bundesschieneausbaugesetzes (§ 11a Absatz 8 BSWAG) beschlossen wurde (vgl. www.recht.bund.de/bgbl/1/2024/224/VO)?
- Berücksichtigt das BMDV die Protokollerklärung der Bundesregierung der 1045. Sitzung des Bundesrates, mit der zugesagt wurde, in enger Abstimmung mit den Ländern die Koordinierungsstelle zu entwickeln und festzulegen (vgl. www.bundesrat.de/SharedDocs/downloads/DE/plenarprotokolle/2024/Plenarprotokoll-1045.pdf?__blob=publicationFile&v=4; S. 223), und wenn nein, warum nicht?
 - Ist der Bundesregierung bekannt, dass die Länder die „DSD Koordinierungsstelle GmbH“ der DB Systemtechnik GmbH der DB AG ablehnen, weil diese aus Sicht der Länder nicht den gesetzlichen Anforderungen zur gesamthaften Koordination von Infrastruktur- und Fahrzeugseite entspricht und diese nach Auffassung der Länder seitens des Bundes nicht unterstützt werden kann (vgl. www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/24-10-09-10-vmk/24-10-09-10-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=6, PDF, S. 30, Nummer 6)?
 - Hat die Bundesregierung die Gründung der „DSD Koordinierungsstelle GmbH“ genehmigt, und wenn ja, warum?
 - Ist der Bundesregierung bekannt, dass die DB InfraGO AG die DSD GmbH liquidieren bzw. löschen will, wenn ja, wäre die Bundesregierung bereit, dem zuzustimmen, und warum?
 - Beabsichtigt die Bundesregierung, die Koordinierungsstelle ergebnisoffen mit den Ländern zu diskutieren und die Federführung für die Koordination des infrastruktur- und fahrzeugseitigen Rollouts zu übernehmen?
 - Beabsichtigt die Bundesregierung, innerhalb des BMDV aufgrund der erheblichen industriepolitischen Relevanz eine schlagkräftige Stabstelle einzurichten, die die Strategien für den infrastruktur- und fahrzeugseitigen DSD-Rollout erarbeitet?
 - Wäre es für die Bundesregierung vorstellbar, eine Gesellschaft mit den Ländern, Aufgabenträgern, Eisenbahnverkehrsunternehmen und der DB InfraGO AG zu gründen?
30. Warum will das BMDV gemäß der Arbeitsfassung des kürzlich veröffentlichten Infraplans im Handlungsfeld „Digitalisierung“ lediglich die Steuerungskennzahlen „ETCS-Streckenkilometer“ und „Ausrüstungsgrad Gesamt- und Teilnetze“ aufführen (vgl. <https://background.tagesspiegel.de/verkehr-und-smart-mobility/briefing/praedikament-ausbaufaehig>)?
- Wie soll durch diese Steuerungskennzahlen die Digitalisierung der Schiene vorangetrieben werden?
 - Warum wurde als Steuerungskennzahl nicht die „Anzahl der Fahrzeuge mit einer DSD-Fahrzeugausrüstung“ in Betracht gezogen, obwohl nach Ansicht der Fragesteller in erster Linie die Fahrzeugausrüstung über die Geschwindigkeit und Ausprägung der Infrastrukturentwicklung entscheidet?
 - Warum wurde als Steuerungskennzahl nicht die „Streckenlänge mit ‚ETCS-Level-2-ohne-Außensignalisierung‘“ ausgewählt, obwohl nach Ansicht der Fragesteller nur diese Ausprägung die Kosten für die Inf-

rastrukturausrüstung senkt und erste Kapazitätssteigerungen ermöglicht?

- d) Warum wurde als Steuerungskennzahl nicht die „Streckenlänge mit ATO-GoA-2- und CTMS-Ausrüstung“ in Betracht gezogen, obwohl nach Ansicht der Fragesteller erst diese DSD-Technologien erhebliche Kapazitätssteigerungen und ein automatisiertes Störfallmanagement ermöglichen?
 - e) Warum wurde als Steuerungskennzahl nicht die „Anzahl von DSTW“ in Betracht gezogen, obwohl nach Ansicht der Fragesteller nur die standardisierten Schnittstellen des DSTW offen und auf Basis standardisierter Internetprotokolle (IP-basiert) realisiert werden, die es ermöglichen, dass Komponenten unterschiedlicher Hersteller zu einem Gesamtsystem zusammengeschaltet werden können?
31. Wie oft fanden seit Oktober 2021 Treffen zwischen dem Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing und dem Verband der Bahnindustrie statt (bitte einzeln tabellarisch auflisten)?
 32. Teilt die Bundesregierung die Sorge des Verbands der Bahnindustrie, dass durch die anhaltenden Finanzierungsunsicherheiten mittelfristig ein massiver Stellenabbau im Bereich der Schienendigitalisierung drohe (vgl. <https://bahnindustrie.info/de/positionen/vdb-politikbriefe/detail/bereitgestellte-investitionen-fuer-die-schiene-jetzt-nutzen>), wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
 33. Steht die DB InfraGO AG unvermindert hinter der bundesweiten Digitalisierung der Schiene inklusive ETCS und DSTW, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
 34. Wie bringt die DB InfraGO AG konkret die flächendeckende Digitalisierung der Schiene bundesweit voran, und bis wann soll diese aus Sicht der DB InfraGO AG bundesweit erfolgen?
 35. Welche Änderungen an der Strategie für die Digitalisierung der Schiene plant die DB InfraGO AG konkret (vgl. www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-will-milliarden-euro-bei-digitalisierung-sparen-a-5530a649-e543-47a1-9335-1c2fce0b924d)?
 36. Stimmt es, dass die DB InfraGO AG die Mittel vollständig neuordnen und die Umsetzung von ETCS-only-Strecken frühestens 2035 einführen will, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, welche Strategie verfolgt die DB InfraGO AG?
 37. Welche technologischen Entwicklungsarbeiten sind im Zuge der von der DB InfraGO AG verfüigten „Ausgabensteuerung“ aktuell ausgesetzt?
 38. Werden seitens der DB InfraGO AG die DSD-Technologien hochautomatisiertes Fahren (ATO GoA 2), intelligentes Verkehrsmanagementsystem (CTMS) und „Advanced Digital Infrastructure“ (ADI) mit allen Produktbestandteilen weiterentwickelt und im „Digitalen Knoten Stuttgart“ pilotiert und eingesetzt?
 39. Stimmt es, dass die DB AG mit Holding-Beschluss die Entwicklung des fahrerlosen Fahrens (ATO GoA 4) auf der Schiene beenden wird?
 40. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Änderung der Strategie durch die DB InfraGO AG?
 41. Wie viele und welche konkreten personellen Veränderungen gab es zuletzt auf der Führungsebene der „DSD-Abteilung“ I.IDT 2 und der DSD GmbH in den letzten 24 Monaten?

- a) Sieht die Bundesregierung durch den personellen Verlust in der „DSD-Abteilung“ I.IDT 2 eine Gefahr für die Digitalisierung der Schiene, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht (vgl. www.sueddeutsche.de/wirtschaft/deutsche-bahn-schienennetz-manager-suspendiert-digitalisierung-lux.AaMNQUdFZK9X8zJ3ghk9A2?reduced=true)?
- b) Befürwortet die Bundesregierung das Vorhandensein eines dem Vorstand direkt zugeordneten Zuständigkeitsbereichs für Digitalisierung innerhalb der DB InfraGO AG, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
42. Welche organisatorischen Änderungen plant die DB InfraGO AG bezüglich der Arbeit und Aufstellung der „DSD-Abteilung“ I.IDT 2?
- a) Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hat die „DSD-Abteilung“ I.IDT 2?
- b) Welche Personalveränderungen sind in den nächsten sechs Monaten innerhalb der „DSD-Abteilung“ I.IDT 2 geplant?
- c) Ist der Abbau von Stellen geplant, wenn ja, in welcher Höhe, und in welchen DSD-Entwicklungsbereichen?
- d) Warum sind überhaupt organisatorische Änderungen innerhalb der „DSD-Abteilung“ I.IDT 2 geplant?
43. In welcher Höhe werden Mittel der Eigenkapitalerhöhung und Baukostenzuschüsse des Bundes für den Volumenvertrag zwischen DB AG und der Bahnindustrie („Volumenvertrag für die Beauftragung von Leistungen zur Planung und Realisierung von Projekten der digitalen Leit- und Sicherungstechnik inklusiver aller relevanten Zusammenhangsleistungen“) genutzt (vgl. <https://bahnindustrie.info/de/presse/pressemitteilungen/detail/bahnindustrie-schliesst-ersten-volumenvertrag-mit-der-deutschen-bahn-ag-fuer-die-modernisierung-von-leit-und-sicherungstechnik>)?
- a) Wird der Vertrag veröffentlicht, wenn ja, wann, und wo, und wenn nein, warum nicht?
- b) Was sind die konkreten Inhalte des Vertragswerks (bitte konkret aufschlüsseln)?
- c) Warum wurde der Vertrag erst Mitte Februar 2025, das heißt knapp zwei Monate nach Unterzeichnung, und erst durch eine Pressemitteilung des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) bekannt (vgl. <https://bahnindustrie.info/de/presse/pressemitteilungen/detail/bahnindustrie-schliesst-ersten-volumenvertrag-mit-der-deutschen-bahn-ag-fuer-die-modernisierung-von-leit-und-sicherungstechnik>)?
- d) Warum erfolgte keine gemeinsame Pressemitteilung von BMDV, DB AG und VDB?
44. Ist der Bundesregierung bekannt, dass die von der Bahnindustrie verbauten proprietären Anlagen- und Datenschnittstellen die Fähigkeit der DB AG maßgeblich einengen, kompatiblere und preisgünstige Infrastrukturkomponenten einsetzen zu können (vgl. https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/machbarkeitsstudie-digitalisierung-schiene.pdf?__blob=publicationFile, S. 8)?

Berlin, den 18. Februar 2025

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion