

**Antwort**  
**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 21/5833 –**

**Aktueller Stand des Einsatzes digitaler Stellwerke – Stand: Frühling 2026**

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Stellwerkstechnik in Deutschland ist abgängig. Der Zustand der Stellwerke wird gemäß Deutsche Bahn (DB) InfraGO-Zustandsbericht mit der Note 4,2 angegeben (vgl. [www.dbinfrago.com/resource/blob/13364282/e08bda7543a0090d7bb4a80ad7f2918e/Praesentation-InfraGO-Zustandsbericht-Schienenetz-Bahnhoefe-2024-data.pdf](http://www.dbinfrago.com/resource/blob/13364282/e08bda7543a0090d7bb4a80ad7f2918e/Praesentation-InfraGO-Zustandsbericht-Schienenetz-Bahnhoefe-2024-data.pdf)). Die Fragestellenden weisen darauf hin, dass die Methodik der Berechnung der Note von der Bundesregierung geheim gehalten wird.

Der Ersatz der Stellwerke ist unumgänglich für die Reduzierung der Störungen im Bahnverkehr. Entscheidend ist dabei, dass bei dem Ersatz der Stellwerke die Zukunftsfähigkeit der Stellwerke gegeben ist. Insbesondere ist sicherzustellen, dass die Abhängigkeit einzelner Hersteller geringer gehalten wird als bei der aktuellen Stellwerksgeneration.

1. Was sind die Zustandsnoten der Stellwerke, kategorisiert nach mechanischen Stellwerken, elektromechanischen Stellwerken, Relaisstellwerken, elektronischen Stellwerken sowie digitalen Stellwerken jeweils?

Bei der Netzzustandsnote handelt es sich um eine interne Kennzahl der DB InfraGO AG, deren Herleitung und Systematik das Bundesministerium für Verkehr (BMV) bislang nicht validieren kann und die daher für die Bewertung des Netzzustandes durch das BMV keine Anwendung findet.

Kategorie	Zustandsnote 2025
Mechanische Stellwerke	4,7
Elektromechanische Stellwerke	5,3
Relaisstellwerke	4,3
Moderne Stellwerke	3,8
Sonstiges	3,8

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 8. Juni 2026 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Bei wie vielen Stellwerken in Deutschland besteht ein Umbauverbot?

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG (DA AG) besteht bei 255 von 4135 Stellwerken aufgrund ihres Alters und damit verbundenen Korrosionserkenntnissen ein Umbauverbot.

3. Wie viele Stellwerke sind in den letzten fünf Jahren jeweils ersetzt worden?

Nach Angaben der DB AG sind im letzten Jahr 64 Altstellwerke außer Betrieb genommen worden. Angaben zu den vorangegangenen Jahren liegen nicht vor, da das Monitoring erst im Zuge des Stellwerkersatzprogramms S 3 begonnen wurde.

4. Wie viele Stellwerke sollen in den nächsten fünf Jahren ersetzt werden?

Nach Angaben der DB AG ist in diesem Jahr die Ablösung von 62 Altstellwerken geplant. Angaben für die darauffolgenden Jahre sind aufgrund der laufenden Verhandlungen zur neuen Leistungsvereinbarung (LV) der InfraGO aktuell nicht möglich.

5. Was ist der geplante Mittelabfluss beim Ersatz der Stellwerke in den nächsten fünf Jahren jeweils?

Nach Angaben der DB AG beträgt der geplante Mittelabfluss für den Ersatz von Stellwerken im Zeitraum von 2027 bis 2031 circa fünf Mrd. Euro für Maßnahmen, die aus den Mitteln des aktuellen ERTMS Haushaltstitels finanziert werden sollen, und circa acht Mrd. Euro für Maßnahmen, die aus Mitteln der Ersatzinvestitionen finanziert werden sollen.

6. Wie viele elektronische Stellwerke sollen in den nächsten fünf Jahren jeweils errichtet werden?
7. Wie viele digitale Stellwerke sollen in den nächsten fünf Jahren jeweils errichtet werden?

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

Nach Angaben der DB AG ist in diesem Jahr die Errichtung von 53 neuen modernen Stellwerken geplant. Bis 2031 befindet sich derzeit pro Jahr eine mittlere zweistellige Zahl moderner Stellwerke in Planung bzw. Umsetzung.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Frage 1 und 4 verwiesen.

8. Was sind die Gründe, dass nicht bereits heute die Anzahl der Errichtung digitaler Stellwerke deutlich höher ist?

Die DB AG befindet sich in einer Weiterentwicklungsphase der modernen Stellwerkstechnologien. Sie unterstützt diese Phase durch den im Jahr 2024 geschlossenen Volumenvertrag für teilweise noch in Entwicklung befindliche Stellwerkstechnologien. Parallel dazu existierten für alle Hersteller auch Rahmenverträge für Standardtechnologien.

9. Erfolgt die Finanzierung digitaler Stellwerke bzw. ETCS-fähiger (ETCS = European Train Control System) Stellwerke aus dem Haushaltstitel für die Einführung von ERTMS (European Rail Traffic Management System) oder erfolgt die Finanzierung aus den Mitteln der Ersatzinvestitionen (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung [LufV])?

Die Finanzierung von ETCS-fähigen Stellwerken erfolgt sowohl durch den für ERTMS vorgesehenen Haushaltstitel als auch über die LuFV (künftig LV InfraGO).

10. Welche Probleme bei der Koordinierung des Ersatzes von Stellwerken sowie der Einführung von ERTMS ergeben sich aufgrund der getrennten Finanzierungsquellen?
11. Welche Änderungen bezüglich der Finanzierung plant die Bundesregierung zur besseren Verzahnung des Ersatzes von Stellwerken bei gleichzeitiger Ausrüstung von Bahnstrecken mit ETCS?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung wird mit der LV InfraGO die übergreifende Finanzierungsarchitektur des Bestandsnetzes und der Digitalisierung neu aufstellen sowie vereinfachen und vereinheitlichen. Mit der LV InfraGO streben Bundesregierung und DB AG auch den Einstieg in die flächenweite Realisierung von ETCS und modernen Stellwerken an.

12. Wie viele Stelleinheiten sind in Volumenverträgen zur Errichtung von elektronischen Stellwerken zugesichert, und welcher Anteil dieser Stelleinheiten in den Volumenverträgen wurde bisher abgerufen (auf Nennung der Vertragspartner kann verzichtet werden)?
13. Wie viele Stelleinheiten sind in Volumenverträgen zur Errichtung von digitalen Stellwerken zugesichert, und welcher Anteil dieser Stelleinheiten in den Volumenverträgen wurde bisher abgerufen (auf Nennung der Vertragspartner kann verzichtet werden)?

Die Fragen 12 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In den bestehenden Rahmenverträgen zu modernen Stellwerken sind nach Angaben der DB AG rund 6 000 Stelleinheiten (STE) zugesichert und ca. 2 700 STE bereits abgerufen.

14. Was ist die aktuelle durchschnittliche Umsetzungsdauer eines Stellwerks ab Beginn der Planung, und welche Maßnahmen hat die DB InfraGO zur Reduzierung dieser Umsetzungsdauer identifiziert?

Die durchschnittliche Realisierungsdauer eines Stellwerksprojektes liegt nach Angaben der DB AG bei ca. drei bis vier Jahren. Zur Beschleunigung der Realisierungszeiten werden verschiedene Ansätze verfolgt wie Standardisierung der Stellwerksschnittstellen, der Automatisierung der Planungs- und Abnahmeprozesse oder auch die Optimierung der Zusammenarbeit zwischen Bahn und Industrie.

15. Welche Anpassungen an den Gesetzen und Richtlinien plant die Bundesregierung zur Beschleunigung des Baus von Stellwerken?

Die Bundesregierung hat mit dem Infrastruktur-Zukunftsgesetz u. a. Vorschläge zur Ausweitung der Planrechtsfreiheit nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz vorgelegt, die auch vereinfachte Verfahren bei Maßnahmen der Digitalisierung ermöglichen sollen. Das Gesetz befindet sich derzeit im parlamentarischen Verfahren. Des Weiteren sollen die Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem und die Verordnung zur Anerkennung, zum Einsatz und zur Überwachung von Prüfsachverständigen im Eisenbahnbereich fortgeschrieben werden.

16. Wie viele Abnahmeprüfer für die Abnahme neuer Stellwerke existieren in Deutschland (bitte nach Stellwerkstypen auflisten)?

Aktuell gibt es nach Angaben der DB AG ca. 50 Planprüfer und ca. 50 Abnahmeprüfer für ESTW-Technik. Für weiter entwickelte Technologien werden aktuell für die zu prüfenden Projekte vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) projektspezifische Prüflizenzen vergeben. Sobald alle Voraussetzungen je Hersteller und Release verfügbar sind, lassen sich nach Angaben der DB AG Prüfsachverständige mit aktueller Lizenz für noch weiter entwickelte Technologien qualifizieren.

17. Welche Änderungen in der Abnahme von digitalen Stellwerken im Vergleich zu elektronischen Stellwerken bestehen, und wie rechtfertigt das Eisenbahnbundesamt den gegebenenfalls sich ergebenden zusätzlichen Abnahmeaufwand?

Im Rahmen der Abnahme der verschiedenen Stellwerksgenerationen sind nach Angaben der DB AG Änderungen in der Zuordnung von Komponenten zur Leit- und Sicherungstechnik, Elektrotechnik und Telekommunikation vorgesehen. Der Aufbau von Digitalen Stellwerken erfordert eine Neugestaltung der Abnahmeprozesse. Dies bedingt zunächst einen höheren Abnahmeaufwand, welcher sich aber deutlich verringern wird, sobald die neuen Komponenten und Systeme sowie Schnittstellen zugelassen sind. Zudem arbeiten Bahn, Industrie und EBA an beschleunigenden Maßnahmen wie der konsequenten Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung wie Prüftools, Abnahmetools, Laborprüfungen usw.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

18. Wie hoch waren die Stellwerkbesetzungsquoten von 2024 bis 2026 (bitte jeweils für Halbjahre angeben)?

Die Stellwerksbesetzungsquote betrug nach den Angaben der DB InfraGO AG (Stichtag 30.04.2026):

1. Halbjahr 2024	98,9 Prozent
2. Halbjahr 2024	98,8 Prozent
1. Halbjahr 2025	99,0 Prozent
2. Halbjahr 2025	99,1 Prozent
April 2026	99,5 Prozent

19. Wie hoch ist jeweils die Stellwerksbesetzungsquote in den Regionen im April 2026?

Stellwerksbesetzungsquote gemäß DB InfraGO AG für April 2026

Region Mitte	98,7 Prozent
Region Nord	99,9 Prozent
Region Ost	99,0 Prozent
Region Süd	99,7 Prozent
Region Südost	99,8 Prozent
Region Südwest	99,6 Prozent
Region West	99,7 Prozent

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*