

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, Swantje Henrike Michaelsen und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/6084 –**

Umsetzungsstand des Schnellläuferprogramms für die Errichtung Digitaler Stellwerke verschiedener Hersteller

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Schnellläuferprogramm dient der Erprobung von Digitalen Stellwerken verschiedener Hersteller. Die Deutsche Bahn AG und die Industrie haben versprochen, die Stellwerke in kürzerem Zeitrahmen zu realisieren. Das Programm dient auch dazu, neue Hersteller für Stellwerke zu gewinnen. Dadurch besteht die Erwartung, dass der Herstellermarkt zukünftig breiter aufgestellt werden kann und mehr Wettbewerb entsteht. Das Programm wurde 2020 gestartet. Nach circa sechs Jahren ist eine Bestandsaufnahme notwendig (vgl. digitale-schiene-deutschland.de/de/projekte/Schnelllaeufersystem).

1. Wie ist der Umsetzungsstand des Vorhabens Kleve–Kempen?

Das Stellwerk im Vorhaben Kleve–Kempen ist nach Angaben der Deutschen Bahn AG (DB AG) seit 11/2022 vollständig in Betrieb.

2. Wie bewertet die DB InfraGO die Umsetzung dieses Vorhabens, und welche Verbesserungsmöglichkeiten sieht die DB InfraGO bei Stellwerken dieses Herstellers?

Nach Angaben der DB InfraGO AG hat das Vorhaben Kleve–Kempen gezeigt, dass unter den richtigen Rahmenbedingungen und Priorisierungen der Ersatz-Neubau von Stellwerken beschleunigt werden kann.

3. Wie hoch sind die ursprünglichen Kosten dieses Vorhabens gewesen, und was sind die finalen Kosten dieses Vorhabens?
9. Wie hoch sind die ursprünglichen Kosten dieses Vorhabens gewesen, und was sind die finalen Kosten dieses Vorhabens?

15. Wie hoch sind die ursprünglichen Kosten dieses Vorhabens gewesen, und was sind die finalen Kosten dieses Vorhabens?
21. Wie hoch sind die ursprünglichen Kosten dieses Vorhabens gewesen, und was sind die finalen Kosten dieses Vorhabens?
27. Wie hoch sind die ursprünglichen Kosten dieses Vorhabens gewesen, und was sind die finalen Kosten dieses Vorhabens?
33. Wie hoch sind die ursprünglichen Kosten dieses Vorhabens gewesen, und was sind die finalen Kosten dieses Vorhabens?
39. Wie hoch sind die ursprünglichen Kosten dieses Vorhabens gewesen, und was sind die finalen Kosten dieses Vorhabens?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 3, 9, 15, 21, 27, 33 und 39 gemeinsam beantwortet.

Bei Informationen nach den Kosten der Vorhaben handelt es sich um Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der DB InfraGO AG. Die Offenlegung der Informationen kann wirtschaftliche und finanzielle Nachteile der DB AG zur Folge haben. Die DB setzt bundesweit verschiedene vergleichbare Projekte um, bei denen jeweils höchst individuell die Vertragskonditionen einschließlich der Kosten verhandelt werden. Potenzielle Auftragnehmer könnten die angefragten Informationen nutzen, um in Verhandlungen für die DB InfraGO nachteilige Konditionen zu erwirken. Dies kann das fiskalische Interesse des Bundes betreffen.

Unter Abwägung zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch der Abgeordneten des Deutschen Bundestages einerseits und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen sowohl der DB AG als auch der betroffenen privaten Unternehmen andererseits werden die erbetenen Informationen als Verschlusssache „VS-Vertraulich“ eingestuft und in der Geheimschutzstelle des Bundestages hinterlegt, soweit sie der Bundesregierung vorliegen.*

4. Was ist das ursprüngliche Datum zur Inbetriebnahme des Vorhabens gewesen, und was ist das finale bzw. aktuelle Inbetriebnahmedatum?

Das Stellwerk im Vorhaben Kleve–Kempfen ist nach Angaben der DB AG seit 11/2022 vollständig in Betrieb. Die geplante Inbetriebnahme war zum Zeitpunkt der Beauftragung in 09/2022 avisiert.

5. Welche Probleme sind bei der Planung, der Errichtung sowie gegebenenfalls nach der Inbetriebnahme des Stellwerks aufgetreten, und wie konnten diese Probleme behoben werden?

Während der Planung und Errichtung kam es nach Angaben der DB AG zu keinen signifikanten Herausforderungen. Nach Inbetriebnahme des Stellwerks kam es zu Störungen aufgrund von Problemen mit der Übertragungstechnik. Dies konnte nach Angaben der DB AG durch den Ersatz von Verkabelungen behoben werden.

* Das Bundesministerium für Verkehr hat die Antwort als „VS-Vertraulich“ eingestuft. Die Antwort ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung eingesehen werden.

6. Wie viele weitere Stellwerke werden vom Hersteller dieses Vorhabens in Deutschland aktuell geplant bzw. gebaut?

Der Hersteller des genannten Vorhabens betreut nach Angaben der DB AG derzeit ca. 15 in Planung bzw. im Bau befindliche Stellwerksprojekte. Die Anzahl der Stellwerke, die je Projekt ersetzt bzw. neu errichtet werden, variiert.

7. Was ist der Umsetzungsstand des Vorhabens Finnentrop?

Das Stellwerk im Vorhaben Finnentrop ist nach Angaben der DB AG seit Mai 2022 vollständig in Betrieb.

8. Wie bewertet die DB InfraGO die Umsetzung dieses Vorhabens, und welche Verbesserungsmöglichkeiten sieht die DB InfraGO bei Stellwerken dieses Herstellers?

Nach Angaben der DB InfraGO AG hat das Vorhaben Finnentrop gezeigt, dass unter den richtigen Rahmenbedingungen und Priorisierungen der Ersatz-Neubau von Stellwerken beschleunigt werden kann.

10. Was ist das ursprüngliche Datum zur Inbetriebnahme des Vorhabens gewesen und was ist das finale bzw. aktuelle Inbetriebnahmedatum?

Das Stellwerk im Vorhaben Finnentrop ist nach Angaben der DB AG wie auch ursprünglich avisiert seit Mai 2022 vollständig in Betrieb.

11. Welche Probleme sind bei der Planung, der Errichtung sowie gegebenenfalls nach der Inbetriebnahme des Stellwerks aufgetreten, und wie konnten diese Probleme behoben werden?

Während der Planung, Errichtung und nach Inbetriebnahme kam es nach Angaben der DB AG zu keinen signifikanten Herausforderungen.

12. Wie viele weitere Stellwerke werden vom Hersteller dieses Vorhabens in Deutschland aktuell geplant bzw. gebaut?

Nach Angaben der DB AG betreut der Hersteller des genannten Vorhabens derzeit ca. 50 in Planung bzw. im Bau befindliche Stellwerksprojekte. Die Anzahl der Stellwerke, die je Projekt ersetzt bzw. neu errichtet werden, variiert.

13. Was ist der Umsetzungsstand des Vorhabens Wörth–Germersheim–Speyer?

Das Stellwerk im Vorhaben Wörth–Germersheim ist nach Angaben der DB AG seit Dezember 2022 vollständig in Betrieb.

14. Wie bewertet die DB InfraGO die Umsetzung dieses Vorhabens, und welche Verbesserungsmöglichkeiten sieht die DB InfraGO bei Stellwerken dieses Herstellers?

Nach Angaben der DB InfraGO AG hat das Vorhaben Wörth–Germersheim gezeigt, dass unter den richtigen Rahmenbedingungen und Priorisierungen der Ersatz-Neubau von Stellwerken beschleunigt werden kann.

16. Was ist das ursprüngliche Datum zur Inbetriebnahme des Vorhabens gewesen, und was ist das finale bzw. aktuelle Inbetriebnahmedatum?

Das Stellwerk im Vorhaben Wörth–Germersheim ist nach Angaben der DB AG seit Dezember 2022 vollständig in Betrieb. Die geplante Inbetriebnahme war ursprünglich in Oktober 2022 avisiert.

17. Welche Probleme sind bei der Planung, der Errichtung sowie gegebenenfalls nach der Inbetriebnahme des Stellwerks aufgetreten, und wie konnten diese Probleme behoben werden?

Nach Angaben der DB AG war die Komplexität der Maßnahme aufgrund der hohen Anzahl an Nachbarstellwerken und der Schnittstellen nach Frankreich und zu privaten Infrastrukturbetreibern hoch. Außerdem stellte die kurzfristige baubetriebliche Einordnung in Kombination mit einer hohen Anzahl an betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Herausforderung dar. Diesen Herausforderungen wurden durch intensive Abstimmungen mit den Stakeholdern und einer dreistufigen Inbetriebnahme gelöst.

18. Wie viele weitere Stellwerke werden vom Hersteller dieses Vorhabens in Deutschland aktuell geplant bzw. gebaut?

Nach Angaben der DB AG betreut der Hersteller des genannten Vorhabens derzeit ca. 35 in Planung bzw. im Bau befindliche Stellwerksprojekte. Die Anzahl der Stellwerke, die je Projekt ersetzt bzw. neu errichtet werden, variiert.

19. Was ist der Umsetzungsstand des Vorhabens Ansbach–Triesdorf?

Das Stellwerk im Vorhaben Ansbach–Triesdorf ist nach Angaben der DB AG vollständig in Betrieb.

20. Wie bewertet die DB InfraGO die Umsetzung dieses Vorhabens, und welche Verbesserungsmöglichkeiten sieht die DB InfraGO bei Stellwerken dieses Herstellers?

Das SLP Ansbach–Triesdorf hat nach Angaben der DB AG aufgezeigt, dass unter den richtigen Rahmenbedingungen und Priorisierung der Neubau von Stellwerken beschleunigt werden kann.

22. Was ist das ursprüngliche Datum zur Inbetriebnahme des Vorhabens gewesen, und was ist das finale bzw. aktuelle Inbetriebnahmedatum?

Nach Angaben der DB AG ist das Stellwerk im Vorhaben Ansbach–Triesdorf seit Februar 2026 vollständig in Betrieb. Die geplante Inbetriebnahme war ursprünglich in April 2022 avisiert.

23. Welche Probleme sind bei der Planung, der Errichtung sowie gegebenenfalls nach der Inbetriebnahme des Stellwerks aufgetreten, und wie konnten diese Probleme behoben werden?

Nach Angaben der DB AG erforderte die fehlende Verfügbarkeit eines sicherheitsrelevanten Produktes die Umplanung einiger Anlagenteile. Aufgrund vielfältiger baubetrieblicher Wechselwirkungen zu anderen Baumaßnahmen musste die Errichtung dieser Anlagenteile baubetrieblich neu eingeordnet werden.

24. Wie viele weitere Stellwerke werden vom Hersteller dieses Vorhabens in Deutschland aktuell geplant bzw. gebaut?

Der Hersteller des genannten Vorhabens betreut nach Angaben der DB AG derzeit ca. fünf in Planung bzw. im Bau befindliche Stellwerksprojekte. Die Anzahl der Stellwerke, die je Projekt ersetzt bzw. neu errichtet werden, variiert.

25. Was ist der Umsetzungsstand des Vorhabens Zwieseler Spinne?

Nach Angaben der DB AG sind im Vorhaben Zwieseler Spinne die maßgebenden Planungs- und Bauleistungen für die Außenanlage des Stellwerkes abgeschlossen. Die Planungs- und Bauleistungen der Innenanlage des Stellwerkes sind terminiert und gemeinsam mit der Inbetriebnahme baubetrieblich eingeordnet.

26. Wie bewertet die DB InfraGO die Umsetzung dieses Vorhabens, und welche Verbesserungsmöglichkeiten sieht die DB InfraGO bei Stellwerken dieses Herstellers?

Das Vorhaben Zwieseler Spinne hat nach Angaben der DB AG die Herausforderungen des Markteintritts potentiell neuer Stellwerkslieferanten aufgezeigt. Wesentliche Ursache für die noch ausstehende Fertigstellung der Innenanlage sei die Neupositionierung des Lieferanten bezüglich seiner Produktstrategie.

28. Was ist das ursprüngliche Datum zur Inbetriebnahme des Vorhabens gewesen, und was ist das finale bzw. aktuelle Inbetriebnahmedatum?

Nach Angaben der DB AG ist der Inbetriebnahmetervin für das Stellwerk im Vorhaben Zwieseler Spinne für Dezember 2028 geplant. Die geplante Inbetriebnahme war ursprünglich in Dezember 2023 avisiert.

29. Welche Probleme sind bei der Planung, der Errichtung sowie gegebenenfalls nach der Inbetriebnahme des Stellwerks aufgetreten, und wie konnten diese Probleme behoben werden?

Während der Planung von Anlagenteilen mit auf dem Markt verfügbaren Produkten und deren Errichtung kam es nach Angaben der DB AG zu keinen signifikanten Herausforderungen. Der Markteintritt des Stellwerksherstellers stelle allerdings in Verbindung mit der beschleunigten Planung und Errichtung der Anlagenteile große Herausforderungen dar. Zur Stabilisierung der Planungsphasen hat die DB AG die Phasen entzerzt. Dies bedingt eine längere Projektlaufzeit.

30. Wie viele weitere Stellwerke werden vom Hersteller dieses Vorhabens in Deutschland aktuell geplant bzw. gebaut?

Nach Angaben der DB AG hat dieser potentielle Stellwerkslieferant seine Produktstrategie zwischenzeitlich geändert und ist lediglich als Lieferant von Komponenten an die Systemlieferanten aktiv.

31. Was ist der Umsetzungsstand des Vorhabens Gera–Weischlitz?

Nach Angaben der DB AG sind im Vorhaben Gera–Weischlitz die maßgebenden Planungs- und Bauleistungen im Hoch- und Tiefbau abgeschlossen. Die Planungs- und Bauleistungen der Außen- und Innenanlage des Stellwerkes sind terminiert.

32. Wie bewertet die DB InfraGO die Umsetzung dieses Vorhabens, und welche Verbesserungsmöglichkeiten sieht die DB InfraGO bei Stellwerken dieses Herstellers?

Das Vorhaben Gera–Weischlitz hat nach Angaben der DB AG die Herausforderungen des Markteintrittes neuer Stellwerkslieferanten aufgezeigt.

34. Was ist das ursprüngliche Datum zur Inbetriebnahme des Vorhabens gewesen, und was ist das finale bzw. aktuelle Inbetriebnahmedatum?

Der Inbetriebnahmetermin für das Stellwerk im Vorhaben Gera–Weischlitz ist nach Angaben der DB AG für Dezember 2027 geplant. Die Inbetriebnahme war ursprünglich in April 2024 avisiert.

35. Welche Probleme sind bei der Planung, der Errichtung sowie gegebenenfalls nach der Inbetriebnahme des Stellwerks aufgetreten, und wie konnten diese Probleme behoben werden?

Während der Planung von Anlagenteilen mit auf dem Markt verfügbaren Produkten und deren Errichtung kam es nach Angaben der DB AG zu keinen signifikanten Herausforderungen. Der Markteintritt des Stellwerksherstellers stelle allerdings in Verbindung mit der beschleunigten Planung und Errichtung der Anlagenteile große Herausforderungen dar. Zur Stabilisierung der Planungsphasen hat die DB AG die Phasen entzerzt. Dies bedingt eine längere Projektlaufzeit.

36. Wie viele weitere Stellwerke werden vom Hersteller dieses Vorhabens in Deutschland aktuell geplant bzw. gebaut?

Nach Angaben der DB AG steht dieser Stellwerkslieferant nach erfolgreichen Entwicklungen aktuell vsl. kurz vor der ersten Beauftragung mit einem entsprechenden Stellwerksprojekt.

37. Was ist der Umsetzungsstand des Vorhabens Lichtenfels–Coburg–Senneberg?

Nach Angaben der DB AG sind im Vorhaben Lichtenfels–Coburg die maßgebenden Planungs- und Bauleistungen für die Außenanlage des Stellwerkes abgeschlossen. Die Planungs- und Bauleistungen der Innenanlage des Stellwerkes sind terminiert und gemeinsam mit der Inbetriebnahme baubetrieblich eingeordnet.

38. Wie bewertet die DB InfraGO die Umsetzung dieses Vorhabens, und welche Verbesserungsmöglichkeiten sieht die DB InfraGO bei Stellwerken dieses Herstellers?

Das Vorhaben Lichtenfels–Coburg hat nach Angaben der DB AG die Herausforderungen des Markteintrittes neuer Stellwerkslieferanten aufgezeigt.

40. Was ist das ursprüngliche Datum zur Inbetriebnahme des Vorhabens gewesen, und was ist das finale bzw. aktuelle Inbetriebnahmedatum?

Der Inbetriebnahmetermin für die erste Baustufe des Stellwerkes im Vorhaben Lichtenfels–Coburg ist nach Angaben der DB AG für September 2027 geplant und die zweite Baustufe für Dezember 2028. Die geplante Inbetriebnahme war ursprünglich in Dezember 2023 avisiert.

41. Welche Probleme sind bei der Planung, der Errichtung sowie gegebenenfalls nach der Inbetriebnahme des Stellwerkes aufgetreten, und wie konnten diese Probleme behoben werden?

Während der Planung von Anlagenteilen mit auf dem Markt verfügbaren Produkten und deren Errichtung kam es nach Angaben der DB AG zu keinen signifikanten Herausforderungen. Der Markteintritt des Stellwerksherstellers stelle allerdings in Verbindung mit der beschleunigten Planung und Errichtung der Anlagenteile große Herausforderungen dar. Zur Stabilisierung der Planungsphasen hat die DB AG die Phasen entzerzt. Dies bedingt eine längere Projektlaufzeit.

42. Welche Änderungen in der weiteren Errichtung von Digitalen Stellwerken (DSTW) ergeben sich im Vergleich zu den hier verbauten Stellwerken?

Nach Angaben der DB AG basiert die vertragliche Grundlage der Cluster-2-Projekte des SLP im Sinne der Anfrage auf dem zum Vertragsschluss im Jahre 2020 verfügbaren technischen Anforderungen. Der aktuelle Volumenvertrag für Stellwerke der Generation 3 basiere auf dem sogenannten „Basisrelease +“, welches im Wesentlichen auf dem Anforderungsstand zum Zeitpunkt der Ausschreibung dieses Volumenvertrages im Jahre 2023 basiere. Die Weiterentwick-

lung der Anforderungen von 2020 auf das aktuelle „Basisrelease +“ folgt dabei u. a. gesetzlichen Vorgaben, die sich z. B. aus dem Schutz der kritischen Infrastruktur vor Cyberangriffen ergeben.

43. Wie wird das Eisenbahn-Bundesamt sicherstellen, dass dem effizienten Mitteleinsatz Rechnung getragen wird, indem die Abhängigkeit von einzelnen Herstellern reduziert wird?

Das Eisenbahn-Bundesamt befindet sich im Rahmen seiner gesetzlichen Genehmigungs- und Überwachungsverfahren im regelmäßigen Austausch mit den betreffenden Firmen und unterstützt deren technische Entwicklungen. Durch den Einsatz von standardisierten Schnittstellen bei der Ausrüstung von signaltechnischen Anlagen mit DSTW-Technik wird die Möglichkeit eröffnet, Komponenten und Systeme verschiedener Hersteller zusammenzuschalten. Dies stärkt den Wettbewerb und ermöglicht auch die Einbindung kleinerer Hersteller. Im Zusammenhang mit seiner Antrags- und Verwendungsprüfung wirkt das EBA zudem auf die Zuwendungsempfänger im Sinne einer effizienten Mittelverwendung ein.

44. Wurde das Ziel erreicht, dass zukünftig mehr Hersteller in Deutschland Stellwerke anbieten können?

Nach Angaben der DB AG konnten bislang neben zwei etablierten Systemherstellern zwei weitere Lieferanten aus dem Schnellläuferprogramm (SLP) berücksichtigt werden. Gleichzeitig besteht die Perspektive, dass in zukünftigen Vergaben weitere Hersteller, welche bislang die technischen Anforderungen noch nicht erfüllen konnten, im Wettbewerb berücksichtigt werden können.

45. Wie hoch ist jeweils der prozentuale Anteil der Hersteller des Schnellläuferprogramms an den Volumenverträgen von Elektronischen Stellwerken (ESTW) bzw. DSTW?

Nach Angaben der DB AG sind fünf von sechs Lieferanten des SLP in den Rahmenverträgen für Stellwerke enthalten. Ein Stellwerkslieferant hat seine Produktstrategie zwischenzeitlich geändert. Somit besteht der Lieferantenpool für beide Rahmenverträge (ESTW und DSTW) zu 100 Prozent aus den im Rahmen des SLP eingebundenen und aufgebauten Herstellern.