

## **Antrag**

**der Abg. Anton Baron u. a. AfD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **European Train Control System (ETCS)**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. wie sie zu der Frage steht, durch das ETCS als Zugbeeinflussungssystem und grundlegenden Bestandteil des zukünftigen einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems ERTMS die anderen verschiedenen Zugbeeinflussungssysteme zu ersetzen;
2. ob sie die praktische Erprobung des ETCS auch in der Region Stuttgart für umsetzbar hält, insbesondere in Hinblick auf die besondere Belastung der von Stuttgart 21 betroffenen Streckenabschnitte;
3. ob ihr Erkenntnisse zur Erhöhung von Pünktlichkeit und Verkehrssicherheit durch ETCS-Einführung in anderen Regionen (beispielsweise München) vorliegen;
4. ob zum gegenwärtigen Zeitpunkt in der Region Stuttgart die Umrüstung der Strecken im Regionalverkehr auf ETCS bereits geplant ist;
5. ob es Abschnitte in den Strecken der Region gibt, die nicht von Zügen ohne ETCS befahrbar sein würden;
6. ob ihr Modellrechnungen vorliegen, welche Kosten die Ausrüstung mit ETCS verursachen würde;

7. in welchem Zeitrahmen sich das Verkehrsministerium in der Lage sieht, einen Investitions- und Finanzierungsplan für ETCS in den Zügen des regionalen Schienenverkehrs und der S-Bahn vorzulegen.

24.01.2017

Baron, Gögel, Stauch, Herre, Berg,  
Palka, Wolle, Dr. Podeswa, Stein AfD

### Begründung

Im Rahmen einer bundesweiten Digitalisierungsstrategie sollte das viel leistungsfähigere Zugbeeinflussungssystem European Train Control System (ETCS) möglichst zeitnah zum Einsatz kommen. Eine bundesweite Digitalisierungsstrategie ist das Gebot der Stunde.

ETCS ist ein grundlegender Bestandteil des zukünftigen einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems ERTMS. ETCS soll langfristig die über 20 verschiedenen Zugbeeinflussungssysteme in der EU ablösen.

Das System ist intern nach qualitativen Ebenen organisiert, die abgestufte Anforderungen an Schnittstellen und Funktionen sowohl für die Fahrwege als auch für die Fahrzeuge verbindlich definieren.

### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 21. Februar 2017 Nr. 3-3822.0-00/1816 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Finanzministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

- 1. wie sie zu der Frage steht, durch das ETCS als Zugbeeinflussungssystem und grundlegenden Bestandteil des zukünftigen einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems ERTMS die anderen verschiedenen Zugbeeinflussungssysteme zu ersetzen;*

Das Ziel der Europäischen Kommission ist es, die bisherigen verschiedenen Zugbeeinflussungs- und Zugleitsysteme innerhalb Europas abzulösen und so die Investitionskosten an der Infrastruktur und für die Fahrzeuge zu senken. Damit soll die wirtschaftliche Integration in Europa vorangetrieben und die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn gegenüber anderen Verkehrsmitteln gestärkt werden. Dieser Ansatz wird von der Landesregierung unterstützt.

- 2. ob sie die praktische Erprobung des ETCS auch in der Region Stuttgart für umsetzbar hält, insbesondere in Hinblick auf die besondere Belastung der von Stuttgart 21 betroffenen Streckenabschnitte;*

Ja. Auf stark ausgelasteten Streckenabschnitten stellt die kontinuierliche Zugbeeinflussung durch ETCS Level 2 gegenüber der punktförmigen Zugbeeinflussung immer einen Mehrwert dar. Die Planungen der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH

sehen eine Ausrüstung von neu durch das Projekt Stuttgart 21 geschaffene Streckenabschnitte mit ETCS Level 2 bereits vor.

Für die von Stuttgart 21 tangierten Abschnitte der S-Bahn (Stammstrecke mit Zuführung aus Bad Cannstatt und Feuerbach) ist seitens der DB eine Umrüstung auf ein elektronisches Stellwerk (ESTW-Technik) vorgesehen. Damit ist infrastrukturseitig bereits eine wichtige Voraussetzung für eine Ausrüstung mit ETCS erfüllt. Zur Frage, mit welcher Technik die Stammstrecke ausgerüstet wird, laufen aktuell noch Untersuchungen der DB und sind weitere Abstimmungen zwischen den Projektpartnern notwendig. Erste Ergebnisse zeigen aber, dass der Einsatz von ETCS Level 2 auf der Stammstrecke die theoretische Leistungsfähigkeit und die Betriebsqualität steigern würde.

*3. ob ihr Erkenntnisse zur Erhöhung von Pünktlichkeit und Verkehrssicherheit durch ETCS-Einführung in anderen Regionen (beispielsweise München) vorliegen;*

Erkenntnisse aus anderen Regionen liegen dem Land Baden-Württemberg nicht vor. Allerdings ist bekannt, dass es auch bei der S-Bahn München Untersuchungen zur Einführung von ETCS Level 2 gibt.

*4. ob zum gegenwärtigen Zeitpunkt in der Region Stuttgart die Umrüstung der Strecken im Regionalverkehr auf ETCS bereits geplant ist;*

*5. ob es Abschnitte in den Strecken der Region gibt, die nicht von Zügen ohne ETCS befahrbar sein würden;*

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Alle neu durch das Projekt Stuttgart 21 geschaffenen Streckenabschnitte werden parallel mit leistungsfähiger konventioneller Signalisierung für den Regelbetrieb ausgestattet. Daneben könnte im Zuge von Stuttgart 21 allerdings in Bereichen des Planfeststellungsabschnitts 1.3 b (Filderbahn) ETCS Level 2 installiert werden. Hierzu sind weitere Prüfungen notwendig, um in diesem von Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehr befahrenen Abschnitt die Kapazität und Betriebsstabilität noch weiter zu erhöhen. Nur die Neubaustrecke zwischen Wendlinger Kurve und Ulm wird mit konventioneller Signalisierung lediglich als Rückfallebene ausgestattet. Die auf der NBS regelmäßig verkehrenden Nahverkehrszüge erhalten daher eine ETCS-Ausstattung, um die Kapazität der Strecke nicht zu reduzieren.

*6. ob ihr Modellrechnungen vorliegen, welche Kosten die Ausrüstung mit ETCS verursachen würde;*

Hierzu liegen der Landesregierung keine konkreten Informationen vor. Kurzfristig betrachtet erscheinen die Kosten von ETCS leicht höher als für die konventionelle Ausrüstung. Langfristig betrachtet, werden aufgrund der vereinheitlichten Technik und der größeren Anzahl an Marktteilnehmern die Kosten sinken. Insbesondere die Kosten für Instandhaltung und Betrieb ortsfester Anlagen, wie z. B. Signale, können durch den Einsatz von ETCS minimiert werden.

*7. in welchem Zeitrahmen sich das Verkehrsministerium in der Lage sieht, einen Investitions- und Finanzierungsplan für ETCS in den Zügen des regionalen Schienenverkehrs und der S-Bahn vorzulegen;*

Bei allen Fahrzeugen, die Strecken in Aufgabenträgerschaft des Landes befahren, auf denen ETCS vorgesehen ist, ist die Vorrüstung der Fahrzeuge mit ETCS in den Lastenheften der Vergabeunterlagen eingearbeitet bzw. die Ausrüstung direkt gefordert (Netz 4).

Bei der Ausrüstung mit ETCS sind die Kosten im Fahrzeugpreis enthalten. Eine Nachrüstung der Fahrzeuge mit ETCS für die Strecken im Großraum Stuttgart (Stuttgarter Netz, Lose 1 bis 3 sowie Netz 3 a und 3 b, ca. 120 Fahrzeuge, Preis ca. 200.000 Euro/Fahrzeug) beläuft sich im Bedarfsfall auf ca. 24 Mio. Euro und wird aus Regionalisierungsmitteln finanziert.

Die S-Bahn befindet sich in der Aufgabenträgerschaft des Verbands Region Stuttgart (VRS).

Hermann

Minister für Verkehr