

Antrag

der Abg. Silke Gericke und Niklas Nüssle u. a. GRÜNE

Zukunft abgekoppelt? Folgen der gescheiterten ETCS-Strategie der DB für den Bahnknoten Stuttgart

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. welche Kenntnisse die Landesregierung über eine Strategieänderung der DB InfraGO zur Digitalisierung des deutschen Schienennetzes und dessen Ausrüstung mit ETCS-Leit- und Sicherungstechnik hat;
2. welche Informationen ihr zum aktuellen Stand der Ausrüstung des Bahnknotens Stuttgart mit ETCS, insbesondere im Hinblick auf die ursprünglich vorgesehenen Inbetriebnahmezeiträume, vorliegen;
3. inwiefern die bisherige Planung zur Ausrüstung des „Digitalen Knoten Stuttgart“ (DKS) mit ETCS Level 2 ohne Signale (L2oS), hochautomatisiertem Fahren (ATO GoA 2) und einer kapazitätssteigernden Verkehrsleittechnik nach Kenntnis der Landesregierung noch Bestand hat und welche Änderungen sich durch eine Rücknahme der bundesweiten ETCS-Migrationsstrategie der DB InfraGO AG ergeben würden;
4. welche Auswirkungen sich nach Einschätzung der Landesregierung aus einer geänderten Strategie der DB InfraGO auf die betrieblichen Kapazitäten, die geplante Zugfolge und die Betriebsqualität im Großraum Stuttgart ergeben;
5. inwiefern nach Kenntnis der Landesregierung der geplante Rückbau konventioneller Signaltechnik im Rahmen des Digitalen Knotens Stuttgart weiterhin verfolgt wird, oder ob es zu einer Umplanung zugunsten konventioneller bzw. hybrider Systeme gekommen ist oder kommen soll;
6. welche Auswirkungen – auch mit Blick auf den Deutschlandtakt – sie für das Schienennetz Deutschlands erwartet, wenn im Zuge der anstehenden Generalsanierungen nicht die neueste, digitale Leit- und Sicherungstechnik verbaut werden sollte;
7. welche Auswirkungen sich nach Kenntnis der Landesregierung aus der Rücknahme der ursprünglichen ETCS-Migrationsstrategie auf die Fahrzeugstrategie im Land ergeben können, insbesondere im Hinblick auf bereits getätigte oder geplante Fahrzeugbeschaffungen und -umrüstungen für den Betrieb im Digitalen Knoten Stuttgart;
8. ob sie vorsieht Schadensersatz geltend zu machen, sollte sich die Ausrüstung der für den Raum Stuttgart vorgesehenen Schienenfahrzeuge mit ETCS-Technik mit dreistelligen Millionenbeträgen aus dem Landeshaushalt als verlorene Investition erweisen;
9. welche verkehrlichen, planerischen und finanziellen Folgen sich für das Land Baden-Württemberg aus dem Wegfall der ursprünglichen ETCS-only-Planung im Raum Stuttgart, insbesondere im Hinblick auf Fördermittelbindungen, Projektkoordinierung und langfristige Investitionsentscheidungen, ergeben haben;
10. in welcher Form und in welchem Umfang die Landesregierung als Projektpartner für Stuttgart 21 und den DKS in die Entwicklungen zur Überarbeitung der ETCS-Migrationsstrategie der DB InfraGO

eingebunden war, und welche Möglichkeiten sie ggf. genutzt hat, um sich im Sinne der baden-württembergischen Interessen in den Prozess einzubringen;

11. ob sie Kenntnis darüber hat, dass das Bundesministerium für Verkehr an der Erstellung der neuen ETCS-Migrationsstrategie beteiligt war;
12. ob sie die Einschätzung der Bundesregierung teilt, dass im Regierungsentwurf des Bundeshaushalts 2025 die Schwerpunkte im Bereich der Bahn in der Modernisierung des Bestandsnetzes und der Digitalisierung der Schiene liegen;
13. welche Rolle das Bundesministerium für Verkehr nach Kenntnis und Einschätzung der Landesregierung bei der Koordinierung und Umsetzung eines integrierten, zukunftsfähigen Schienendigitalisierungskonzepts, insbesondere im Hinblick auf Pilotregionen wie den Digitalen Knoten Stuttgart, spielt;
14. welche Forderungen die Landesregierung für künftige Digitalisierungsvorhaben im Schienenverkehr auf Landesebene aus dem Strategiewechsel der DB InfraGO, insbesondere in Bezug auf Planungssicherheit, Technologieroadmaps, Beteiligungsprozesse und Finanzierung, an den Bund hat.

27.6.2025

Gericke, Nüssle, Achterberg, Braun, Hentschel, Katzenstein, Joukov, Marwein GRÜNE

Begründung

Der Pilotknoten im Rahmen der Digitalen Schiene Deutschland soll in Stuttgart realisiert werden, da im Rahmen von Stuttgart 21 ohnehin neue Leit- und Sicherungstechnik in großem Umfang aufzubauen ist. Die Stuttgart-21-Projektpartner haben darauf aufbauend am 24. April 2020 gemeinsam entschieden, auch die weiteren Strecken des Fern- und Regionalverkehrs mit neuer Technik auszurüsten. Damit einher geht die Nachrüstung von mehreren hundert Triebfahrzeugen.

In einem ersten Schritt sollen bis 2026 rund 125 Streckenkilometer mit neuer Leit- und Sicherungstechnik ausgerüstet werden. Bis 2032 soll die übrige Region folgen.

Seit Mitte Juni 2025 ist Presseberichten zu entnehmen, die DB InfraGO AG werde ihre bisherige ETCS-Migrationsstrategie grundlegend überarbeiten und die Planungen für einen signalfreien ETCS Level 2-Betrieb (L2oS) vollständig zurücknehmen. Betroffen davon sei auch das bundesweit relevante Pilotprojekt „Digitaler Knoten Stuttgart“, das bislang als Modell für eine vollständig digital gesteuerte Eisenbahninfrastruktur vorgesehen war.

Die bisherige Strategie sollte durch konsequente Digitalisierung betriebliche Kapazitäten erhöhen, Fahrplanstabilität verbessern und die Grundlagen für ein zukunftsfähiges Bahnnetz schaffen. Mit der nun angekündigten Rückkehr zu konventionellen Lichtsignalen und der Verschiebung von ETCS-Nachrüstungen auf unbestimmte Zeit drohen zentrale verkehrs- und investitionspolitische Zielsetzungen unterlaufen zu werden. Die Auswirkungen auf Fahrzeugbeschaffungen, Infrastrukturausbau, Finanzierungszusagen und Landesprojekte im Bereich des SPNV bedürfen daher einer umfassenden Klärung.

Am 24. Juni 2025 hat die Bundesregierung einen Entwurf für den Bundeshaushalt 2025 vorgelegt, in dem weitreichende Festlegungen für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur gelegt werden (vgl. Pressemitteilung „Bundesregierung stellt finanzielle Weichen für die nächsten Jahre: Bundeshaushalt 2025, Eckwerte bis 2029 und Umsetzung des 500-Milliarden-Euro-Investitionspakets beschlossen“ des Bundesministeriums für Finanzen), sodass mögliche Finanzierungsvorbehalte für ETCS-Ausrüstungen auf Seiten der DB AG auflösbar sein müssten.