Landtag von Baden-Württemberg **Drucksache 18 / 347**

18. Wahlperiode **24.7.2026**

Antrag

der Fraktion der AfD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Bundesweiter Bahnausfall am 23. Juni 2026 – Ursachen vollständig offenlegen und kritische Infrastruktur widerstandsfähig machen

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. welche Erkenntnisse der Landesregierung über die genauen Ursachen des Ausfalls mittlerweile vorliegen;

2. welche Auswirkungen der Ausfall des Bahnfunks auf den Bahnverkehr (aufgeschlüsselt nach Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr) in Baden-Württemberg hatte;

3. welche Notfall- und Krisenpläne bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern zur Anwendung kamen;

4. welche Konsequenzen sich aus dem Vorfall für den Katastrophenschutz, die Versorgungssicherheit sowie die Resilienz kritischer Infrastruktur in Baden-Württemberg ergeben;

5. wie viele Bahnkunden im Nah- und Regionalverkehr des Landes von den einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Bahnausfall bislang entschädigt wurden und in welcher Höhe;

6. ob die einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen dafür beim Verursacher des Ausfalls Regress nehmen können bzw. konnten;

Eingegangen: 24.7.2026 / Ausgegeben: 24.8.2026

Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

II. sich gegenüber der Bundesregierung und der Deutschen Bahn AG dafür einzusetzen,

1. dass sämtliche technischen und organisatorischen Ursachen des Vorfalls vollständig aufgeklärt und offengelegt werden;

2. dass sicherheitskritische Systeme künftig so ausgelegt werden, dass der Ausfall einzelner Komponenten nicht zum bundesweiten Stillstand des Bahnverkehrs führen kann;

3. dass die Redundanz sicherheitsrelevanter Kommunikationssysteme unabhängig überprüft und verbessert wird.

17.7.2026

Rothweiler, Klauß

und Fraktion

Begründung

Der bundesweite Ausfall des digitalen Bahnfunks (GSM-R) führte am späten Abend des 23. Juni 2026 dazu, dass der gesamte Zugverkehr in Deutschland zeitweise eingestellt werden musste. Da ohne sichere Kommunikation zwischen Fahrdienstleitern und Lok-/Triebfahrzeugführern kein sicherer Eisenbahnbetrieb möglich ist, mussten sämtliche Züge anhalten oder den nächsten Bahnhof anfahren.

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG wurde der Vorfall anscheinend durch einen Softwarefehler ausgelöst, der im Zusammenhang mit dem planmäßigen Austausch einer Netzwerkkomponente (Switch) auftrat.

Der Vorfall offenbart jedoch erhebliche strukturelle Schwächen einer sicherheitskritischen Infrastruktur. Dass eine einzelne technische Störung bundesweit zu einem vollständigen Stillstand des Eisenbahnverkehrs führen kann, wirft Fragen hinsichtlich der Ausfallsicherheit, Systemredundanz und Krisenvorsorge auf. Gerade für Baden-Württemberg als bedeutenden Industrie- und Logistikstandort ist ein leistungsfähiger und robuster Schienenverkehr von herausragender Bedeutung. Ausfälle dieser Größenordnung und Tragweite beeinträchtigen Pendler, Unternehmen, Lieferketten und den Wirtschaftsstandort gleichermaßen.

Der Landtag hat daher ein virales Interesse daran, die Auswirkungen auf Baden-Württemberg sowie die daraus zu ziehenden Konsequenzen umfassend zu bewerten. Ziel muss sein, die Widerstandsfähigkeit kritischer Infrastruktur nachhaltig zu stärken und vergleichbare Ereignisse künftig zu verhindern. Der zeitweise Stillstand des Bahnverkehrs hat gezeigt, dass sicherheitskritische Kommunikationssysteme der Deutschen Bahn offenbar nicht hinreichend ausfallsicher ausgestaltet sind. Da vergleichbare Störungen jederzeit erneut eintreten und erhebliche Folgen für Pendler, Wirtschaft, Güterverkehr sowie die öffentliche Sicherheit haben können, ist eine parlamentarische Befassung geboten.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 17. August 2026 Nr. VM3-0141.5-36/39/1 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

Vorbemerkung:

Für den 23. Juli 2026 ist der Landesregierung kein „bundesweiter Bahnausfall“ bekannt. Die Landesregierung geht davon aus, dass von den Antragstellern die Störung des Signalsystems am 23. Juni 2026 gemeint ist, sodass die Stellungnahme der Landesregierung in weiten Teilen auf die Stellungnahme der Landesregierung zu dem Antrag des Abgeordneten Niklas Nüssle u. a. (Drucksache 18/178) vom 3. August 2026 verwiesen wird.

Die Zuständigkeit für die Sicherstellung eines reibungslosen Bahnverkehrs und die Überwachung der technischen Infrastruktur, einschließlich des GSM-R-Netzes, liegt bei verschiedenen Instanzen. Die Deutsche Bahn, als Hauptbetreiber der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland, ist für den Betrieb und die Wartung der Gleise, Signalanlagen und anderer technischer Einrichtungen verantwortlich. Sie spielt auch eine zentrale Rolle bei der Gewährleistung der Funktionsfähigkeit des GSM-R-Netzes, das für die Kommunikation zwischen den Zügen und den Betriebszentralen von entscheidender Bedeutung ist.

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hingegen ist die für die Sicherheit im Eisenbahnverkehr zuständige Behörde. Es überwacht die Einhaltung von Sicherheitsvorschriften und -standards durch die Eisenbahnunternehmen und die Infrastrukturbetreiber. Zu seinen Aufgaben gehören neben der Zulassung von Fahrzeugen auch die Genehmigung von Infrastrukturprojekten. Im Falle einer Störung wie der des GSM-R-Netzes kann das EBA eine Rolle bei der Untersuchung der Ursachen spielen, um sicherzustellen, dass alle notwendigen Schritte unternommen werden, um ein solches Ereignis zukünftig zu vermeiden.

Entsprechend der Betreiberverantwortung für die Infrastruktur hat das Ministerium für Verkehr bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, insbesondere der DB InfraGO AG eine Stellungnahme eingeholt.

1. welche Erkenntnisse der Landesregierung über die genauen Ursachen des Ausfalls mittlerweile vorliegen;

Als Ursache der Störung wurde ein fehlerhaftes Update benannt, wobei ein redundantes System nicht hochgefahren werden konnte. Im Weiteren wird auf die Stellungnahme der Landesregierung auf Ziffer 4 des Antrags 18/178 verwiesen.

2. welche Auswirkungen der Ausfall des Bahnfunks auf den Bahnverkehr (aufgeschlüsselt nach Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr) in Baden-Württemberg hatte;

Auf die Stellungnahme der Landesregierung zur Ziffer 2 des Antrags 18/178 wird verwiesen.

3. welche Notfall- und Krisenpläne bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern zur Anwendung kamen;

Das Notfallsystem bei einem Ausfall sämtlicher Kommunikationsanlagen hat gegriffen. In diesem Fall sieht das Regelwerk vor, dass der Bahnbetrieb kontrolliert eingestellt wird und Personenzüge an geeigneten Bahnsteigen angehalten werden. Der Zugverkehr wurde kontrolliert ab etwa 0:00 Uhr am 24. Juni 2026 wieder aufgenommen.

4. welche Konsequenzen sich aus dem Vorfall für den Katastrophenschutz, die Versorgungssicherheit sowie die Resilienz kritischer Infrastruktur in Baden-Württemberg ergeben;

Die DB InfraGO betreibt auf Ihren Strecken das digitale Zugfunksystem GSM-R, dessen „end of life“ seitens der Industrie derzeit für 2035 angekündigt ist. Die Nachfolge von GSM-R namens FRMCS (Future Railway Mobile Communication System) befindet sich auf internationaler Ebene in der Standardisierungs- und Testphase und basiert auf heutiger 5G-Technologie. Der Standard ist von der EU für 2028 angekündigt. Die DB InfraGO bereitet die Einführung der Technologie bereits vor, erste Pilotstrecken sind bereits in Planung und Realisierung. Ein netzweiter Ausbau soll ab 2029 beginnen und in den 2030er-Jahren abgeschlossen werden. Voraussetzung ist eine entsprechende Finanzierung durch den Bund.

5. wie viele Bahnkunden im Nah- und Regionalverkehr des Landes von den einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Bahnausfall bislang entschädigt wurden und in welcher Höhe.

Dazu liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor.

6. ob die einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen dafür beim Verursacher des Ausfalls Regress nehmen können bzw. konnten;

Mit Aufnahme des digitalen Zugfunkbetriebs auf dem größten Teil der Schieneninfrastruktur der DB InfraGO AG ist das GSM-R Teil der Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG (INB) geworden. Letztere sind Vertragsbestandteile bei der Trassenbestellung durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Den betroffenen EVU obliegt es im Rahmen des ordnungsgemäßen Geschäftsbetriebs die Erfolgsaussichten von vertraglichen sowie außervertraglichen (deliktischen) Regressansprüchen unter Beachtung der Sach- und Rechtslage eigenverantwortlich zu prüfen. Ausweislich öffentlich zugänglicher Informationsquellen liegen dem Ministerium für Verkehr keine Erkenntnisse vor, ob und welche betroffenen EVU Regressansprüche geltend machen.

II. sich gegenüber der Bundesregierung und der Deutschen Bahn AG dafür einzusetzen,

1. dass sämtliche technischen und organisatorischen Ursachen des Vorfalls vollständig aufgeklärt und offengelegt werden;

2. dass sicherheitskritische Systeme künftig so ausgelegt werden, dass der Ausfall einzelner Komponenten nicht zum bundesweiten Stillstand des Bahnverkehrs führen kann;

3. dass die Redundanz sicherheitsrelevanter Kommunikationssysteme unabhängig überprüft und verbessert wird.

Das Ministerium für Verkehr setzt sich für eine vollständige Aufklärung der oben genannten Geschehnisse durch die zuständigen Stellen ein. Hinsichtlich der Zuständigkeiten bahnspezifischer Systeme verweisen wir auf die eingangs benannten Zuständigkeiten sowie auf die Stellungnahme zu Antrag Drucksache 18/178.

Razavi

Ministerin für Verkehr