

22.03.2019

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 2105 vom 25. Februar 2019
des Abgeordneten Arndt Klocke BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/5268

Digitalisierung der Schiene auch in Köln?

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Die Digitalisierung der Schiene (European Train Control System – ETCS) ist eine der Möglichkeiten, die Kapazitäten im Schienenverkehr voll auszuschöpfen und dadurch mehr Züge auf die Schiene zu bringen. Problematisch daran ist, dass vorrangig nur die Güterverkehrskorridore betrachtet werden. Die Digitalisierungen im Nah- und Fernverkehr spielen hingegen eine eher untergeordnete Rolle. Die Zulaufstrecken in den Knoten Köln werden voraussichtlich bis spätestens 2025 mit ETCS in verschiedenen Ausführungen ausgestattet. Der Bereich der S-Bahn Köln hingegen und der Abschnitt zwischen dem Nord-Ost-Teil Köln Hbf. und Köln-Mülheim über Köln Messe/Deutz sind in der ursprünglichen Planung gar nicht vorgesehen. Doch gerade in diesem Bereich wäre es für den S-Bahn- und Nahverkehr besonders wichtig, mehr Kapazitäten zu erhalten.

Der Minister für Verkehr hat die Kleine Anfrage 2105 mit Schreiben vom 22. März 2019 namens der Landesregierung beantwortet.

Vorbemerkung der Landesregierung

Der Landesregierung obliegt bei Angelegenheiten im Zusammenhang mit der Deutsche Bahn AG (DB AG) keine originäre Zuständigkeit, vielmehr liegt diese gemäß Art. 87e des Grundgesetzes beim Bund. Daher ist der Landesregierung ein unmittelbarer Einfluss auf die Entscheidungsfindung bei der DB AG verwehrt. Zudem ist ihr eine abschließende Bewertung von Sachverhalten, die den Zuständigkeitsbereich der Deutschen Bahn betreffen und zu denen die Landesregierung über keine eigenen Kenntnisse verfügt, nicht möglich.

Datum des Originals: 22.03.2019/Ausgegeben: 27.03.2019

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de
--

Die Migrationsstrategie des Bundes für die sukzessive Ausstattung des deutschen Streckennetzes mit dem europäischen Zugsicherungssystem (European Train Control System – ETCS) wird gegenwärtig fortgeschrieben. Auf Basis einer Machbarkeitsstudie im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wird dort derzeit ein flächendeckender Rollout von ETCS Level 2 zusammen mit digitaler Stellwerkstechnik (DSTW) untersucht und ausgestaltet. Im Rahmen des vom BMVI eingerichteten „Zukunftsbündnisses Schiene“ erfolgt dabei unter anderem auch eine Priorisierung in der Umsetzung von ETCS bei den gemäß Bedarfsplanung, zur Engpassbeseitigung oder zur Kapazitätssteigerung vorgesehenen Neu- und Ausbauprojekten. Die Ausgestaltung, Finanzierung und Realisierung des flächendeckenden ETCS-Rollouts liegen insofern in vollständiger Zuständigkeit des Bundes.

Die DB AG verweist in ihrer Stellungnahme darauf, dass Deutschland gegenüber der EU im Rahmen des European Deployment Plans (EDP) verpflichtet sei, die ETCS-Durchfahrbarkeit des deutschen Abschnitts des TEN-Korridors Rhein-Alpen überwiegend bis 2022 sicherzustellen. Die ETCS-Ausrüstung der Streckenabschnitte linke und rechte Rheinseite durch die DB Netz AG diene der Erfüllung dieser Verpflichtung.

1. *Warum wird nur der rechte Rhein mit dem leistungsfähigen System ETCS Level 2 ausgestattet und nicht auch der überlastete Schienenweg linker Rhein?*

Die DB AG verweist in ihrer Stellungnahme zu Frage 1 darauf, dass Voraussetzung für eine Streckenausrüstung mit ETCS Level 2 Stellwerke neuerer Generation (Elektronische Stellwerke – ESTW) seien.

Die linke Rheinseite sei im aktuellen Bestand überwiegend mit Stellwerken älterer Generationen (z.B. Relaisstellwerke – RSTW) ausgerüstet und nicht für Geschwindigkeiten über 160 km/h vorgesehen. Eine Ausrüstung mit ETCS Level 2 auf der linken Rheinseite wäre mit zeit- und kostenintensiven Stellwerksprojekten als Voraussetzung zu realisieren, womit die terminlichen Verpflichtungen des Bundes im Rahmen des EDP nicht einzuhalten seien (siehe auch Vorbemerkung).

Im Übrigen verweist die Landesregierung in Bezug auf die Planungen zum flächendeckenden ETCS-Rollout auf die noch andauernde Fortschreibung der Migrationsstrategie durch den Bund.

2. *Warum ist der als überlastet gemeldete Abschnitt Köln Hauptbahnhof – Köln-Deutz – Köln-Mülheim bisher in keiner Betrachtung des ETCS-Ausbaus zu finden?*

Die DB AG verweist in ihrer Stellungnahme zu Frage 2. darauf, dass im Rahmen des EDP die Verpflichtungen des Bundes gegenüber der EU vorrangig die ETCS-Ausrüstung der europäischen Güterverkehrskorridore betreffen würde. Der Abschnitt Köln Hauptbahnhof – Köln-Deutz – Köln-Mülheim sei nicht Bestandteil der europäischen Güterverkehrskorridore.

Im Übrigen verweist die Landesregierung in Bezug auf die Planungen zum flächendeckenden ETCS-Rollout auf die noch andauernde Fortschreibung der Migrationsstrategie durch den Bund.

3. *Versucht die DB AG Kosteneinsparungen beim Ausbau zu Lasten des SPNV bei der Digitalisierung zu betreiben?*

Die DB AG verweist in ihrer Stellungnahme zu Frage 3 darauf, dass bisherige ETCS-Ausrüstungen auf dem deutschen Schienennetz durch die Vorgaben des Bundes aus seiner Verpflichtung gegenüber der EU sowie durch die technischen Vorgaben zur ETCS-Ausrüstung bei Neubauvorhaben von Hochgeschwindigkeitsstrecken (>160 km/h) durch die EU auch in Form der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität - TSI - definiert seien. Darüber hinaus werde durch den Bund im Rahmen des Großprojektes Rhein-Ruhr-Express (RRX) bereits abschnittsbezogen eine ETCS-Ausrüstung aufgrund wirtschaftlicher Nutzenvorteile gefördert.

Die Landesregierung weist darauf hin, dass auch bei den SPNV-Strecken die Finanzierungslast hinsichtlich der Digitalisierung der Schiene den Bund trifft. Wie in der Vorbemerkung bereits ausgeführt, wird die Migrationsstrategie aktuell fortgeschrieben. Erst danach können Aussagen zum Zeitrahmen zur Umsetzung der Digitalisierung der Schiene im SPNV getroffen werden.

4. *Welche Kosten kommen auf das Land bei der Planung und Ausführung der ETCS-Ausstattung an den Strecken zu?*

Da die Finanzierungspflicht für das mit ETCS auszustattende Streckennetz ausschließlich den Bund trifft, kommen auf das Land keine Kosten zu.

5. *Welche Kosten kommen auf das Land bei der Planung und Ausführung der ETCS-Ausstattung an den Fahrzeugen zu?*

Die ETCS-Ausstattung von Fahrzeugen obliegt zunächst den Fahrzeughaltern.

Der Bund prüft derzeit Möglichkeiten einer Förderung fahrzeugseitiger Umrüstungskosten, da dies gemäß der Machbarkeitsstudie als Anreizwirkung zu einer schnelleren Migration auf ETCS-Streckenstandard aus volkswirtschaftlicher Sicht geboten erscheint.

Da eine Förderung fahrzeugseitiger Umrüstungskosten mit ETCS-Ausstattung den Bund träge, kommen auf das Land keine Kosten zu.