

Meine Damen und Herren,

wenn Sie in der Sommerpause noch ein Ausflugsziel suchen, empfehle ich eine Radtour entlang der Ablachtalbahn, auch Biberbahn genannt. Sie können an einem halben Tag die schönen Landschaften Badens, Württembergs und Hohenzollerns ausgiebig genießen. Sie sehen mit Zoznegg auch den jüngsten reaktivierten Haltepunkt im Ländle – auch dank des tollen Einsatzes der Kollegin Bogner-Unden und des Kollegen Nüssle. So weit, so schön. Jetzt das ABER: wenn Sie dann mit dem Zug von Radolfzell zurückkehren und in Mengen ankommen, und auf die Donaubahn, immerhin eine Hauptbahn, umsteigen wollen, werden die dortigen Züge noch von einem rein mechanischen Stellwerk gesichert. Inbetriebnahme 1961, Bauart EinheitsMw. Also ganz klassisch mit Hebeln, die man mit Körperkraft bewegt, wie man es aus der Eisenbahnromantik kennt, und offen gesagt, hoffnungslos veraltet.

Nun ist Eisenbahnromantik ein tolles Hobby. Eisenbahnromantik ist aber nicht geeignet, das Schienennetz der Zukunft zu gestalten. Und Eisenbahnromantik ist nicht geeignet, die zusätzlichen Personen- und Güterverkehre auf der Schiene abzuwickeln, die wir unter anderem aus Klimaschutzgründen von der Straße locken wollen.

Mechanische Stellwerke gehören anno 2024 eindeutig ins Museum. Aber weit gefehlt – derzeit sind rund 600 davon bundesweit im Regelbetrieb, davon 32 in Baden-Württemberg. Nach wie vor werden junge Menschen zur Arbeit am mechanischen Stellwerk neu ausgebildet. Beim letzten Tag der Schiene in Ulm konnte ich es selbst erleben. Bei der Ausbildung ist die digitale Technik schon angekommen, die Ausbildung an den mechanischen Hebeln läuft mittels einer 3D-Brille. Immerhin: dafür haben die Mittel gereicht. Sonst fehlte es jahrelang an Geld und auch an Leuten, mehrere Abnahmen moderner Stellwerke verzögern sich immer wieder wegen Personalmangel. Die Ampel hat die Weichen neu gestellt, auch wenn ich mir mehr Geld für die Bahn wünschen würde – endlich ist die Finanzierung zumindest anständig. Das muss man so sagen, und ich sage es sehr gerne.

Meine Damen und Herren, es ist viel vom autonomen Fahren auf der Straße die Rede. Sicherlich steckt auch da viel Potenzial drin, aber die Aufgabe ist auch extrem komplex. Autonomes Fahren auf der Schiene ist technisch sehr viel einfacher. Sämtliche technischen Fragen hierzu sind längst gelöst, seit Jahren. Aber zu viele Bundesminister (Schienen-Infrastruktur ist nach Grundgesetz 87e Bundessache) haben sich lieber für Ausländermaut, Börsengang der DB oder Flugtaxis interessiert. Das ist einfach zukunftsfeindlich. Die Digitalisierung der Schiene ersetzt zwar nicht die Notwendigkeit, genügend Schienen zu haben, aber sie macht den Betrieb wesentlich einfacher. Einerseits wird deutlich weniger Personal benötigt, weil digitale Stellwerke fernsteuerbar sind. Bisher ruht der Verkehr auf etlichen Strecken nachts, weil es unbezahlbar wäre, die kleinen Stellwerke rund um die Uhr zu besetzen. Digitale Sicherung mit dem European Train Control System Level 3 (ETCS L3) erlaubt eine rund 20% dichtere Zugfolge, sehr relevant für überlastete Strecken. 20 oder 25 S-Bahnen, die die Stuttgarter Stammstrecke in einer Stunde in jede Richtung schaffen – ein relevanter Unterschied!

Digitale Sicherung, ergänzt um das Automatic Train Operations Modul, erlaubt es, die Züge komplett ferngesteuert zu fahren. Das ist ein wichtiger Punkt, denn die Arbeitsbelastung als Triebfahrzeugführer*in ist hoch, und die Möglichkeit, auf Teilen der Strecke zu entspannen, würde auch den Krankenstand verringern. Im Güterverkehr senkt die DAK (digitale automatische Kupplung) die Kosten drastisch und macht auch Einzelwagenverkehr wirtschaftlich konkurrenzfähig, was auch gut ist für Klima und Umwelt. Bisher gibt es hier aber genau einen Versuchszug (AC4EU) mit ganzen bis zu 24 Waggons.

Meine Damen und Herren, der Zustand ist symbolisch für vieles, was in den letzten Jahren versäumt und ausgesessen wurde. So kann es nicht weiter gehen. Genau deswegen hat die GRÜN-geführte Landesregierung noch in der vergangenen Legislatur gehandelt und zusammen mit der Stadt und Region Stuttgart sowie der DB AG das Projekt „Digitaler Knoten Stuttgart“ auf den Weg gebracht.

Ein paar Worte Klartext an dieser Stelle von meiner Seite: rund um das angeblich „bestgeplante Eisenbahnprojekt aller Zeiten“ (Stuttgart 21) wurde sehr viel Unsinn erzählt. Man hat die Schwierigkeiten unterschätzt, die Betroffenen an der Gäubahn richtig verschaukelt, wichtige Bestandteile wie den Alb-Bahnhof Merklingen oder die große Wendlinger Kurve zunächst vergessen und vieles mehr. Mit einem hatte die damalige Kanzlerin allerdings recht, ich zitiere: „Stuttgart 21 entscheidet über die Zukunftsfähigkeit Deutschlands“ -

das tut es nämlich wirklich. Die eklatanten Planungsfehler können nur ausgeglichen werden, wenn es umfassende Ergänzungen wie den Pfaffensteigtunnel gibt, aber eben auch die Volldigitalisierung des gesamten Knotens – also inklusive des Teilprojekts Digitaler Knoten Stuttgart 3 (DKS3), sprich digitale Sicherung in der ganzen Region. Nur damit kann der zu knapp dimensionierte Tiefbahnhof betrieben werden – ohne wird es nicht gehen. Nur, wenn der digitale Knoten Wirklichkeit wird, kann die Digitalisierung der Schiene bundesweit weitergehen – Pilotprojekt heißt nun einmal Pilotprojekt für ganz Deutschland.

Und jetzt, meine Damen und Herren, müssen wir über das Geld reden. Die Digitalisierung der Schiene spart zwar wesentliche Kosten im Betrieb, benötigt aber sehr erhebliche Investitionen – in Strecken und in Fahrzeuge. Diese müssen finanziert werden. Hier nahm der damalige Infrastrukturvorstand der DB, Dr. Kefer, den Mund sehr voll. Er erzählte (ich zitiere aus dem Protokoll der Schlichtung die zwischen 2010 und 2011 so manches zu Tage gebracht hat) vom „Kostenoptimum“ und gab zu Protokoll zur ETCS-Ausrüstung: „Die Aussage lautet ganz eindeutig: Ja. Das wird funktionieren.“

Entsprechend wurde die Digitalisierung des Bahnknotens im April 2020 im Lenkungskreis für Stuttgart 21 mit allen Projektpartnern beschlossen und der Finanzierungsvertrag angepasst.

Darauf vertrauend, beschaffen Land und Region neue Fahrzeuge nur noch mit ETCS und es werden mind. 100 Millionen Euro für die Nachrüstung der über 300 bestehenden Fahrzeuge ausgeben. Die Bahn und der Bund müssen aber Nägel mit Köpfen machen, und die Finanzierung der ETCS im gesamten Knoten sichern. Bisher gab es nur eine Zusage unter Vorbehalt. Nach allen nicht-erfüllten und nicht-erfüllbaren Versprechen von „Stuttgart 21“ muss wenigstens die ETCS-Ausrüstung kommen, von Herrenberg bis Geislingen, von Oberlenningen bis Murrhardt. Wenn das nicht passiert, dann wird jede größere Störung zu Verspätungen im ganzen Netz führen – denn Verspätungen innerhalb der Bereiche 1 und 2 abzubauen, ist unrealistisch, der Bereich 3 ist hingegen groß genug dafür.

Ich bin dem Ministerpräsidenten sehr dankbar für seinen Brief an den Bund in dieser Sache, halte es gleichwohl für bezeichnend, dass ausgerechnet die FDP, die so gerne von Digitalisierung redet, gemahnt werden muss, Digitalisierung tatsächlich zu ermöglichen. Ich erwarte Klarheit in den kommenden Wochen, und keine Ausflüchte. Spätestens bei der Dezember-Sitzung des DB-Aufsichtsrats muss der Gremienvorbehalt gelöscht werden.

Hier geht es nicht nur eine Formalie. Hier geht es vor auch um die Frage, ob Projektpartner sich aufeinander verlassen können und Absprachen nur bei schönem Wetter gelten oder auch bei

Gegenwind. Baden-Württemberg liefert! Jetzt müssen Bund und vor allem die Deutsche Bahn nachziehen und ebenfalls liefern.

Ich fasse es mit den Worten der Deutschen Bahn AG noch einmal zusammen:

Würde die aktuelle Chance zur Umsetzung von ETCS im Schienenknoten Stuttgart nicht genutzt, ist auf Jahrzehnte eine Erneuerung nicht mehr zu erwarten und damit wären auch die durch die Nachfragesteigerungen anstehenden Herausforderungen im Schienenverkehr auf absehbare Zeit voraussichtlich nicht zu bewältigen.

Meine Damen und Herren, der enorme Rückstand, was die Digitalisierung der Schiene angeht, muss angegangen werden. JETZT. Am digitalen Knoten Stuttgart entscheidet sich die Zukunftsfähigkeit des deutschen Schienennetzes.

Das Schienennetz als Ganzes braucht eine langfristige Finanzierung. Damit sie ermöglicht wird, müssen Bund und Länder, Regierung und Opposition, an einem Strang ziehen, damit ein realistisches Paket angegangen werden kann. Ich habe vernommen, dass auch Herr Merz nach lauter Flügen der Zustand der DB auffiel – recht so! Digitalisierung ist einer der Ansätze für Besserung. Ich stelle somit die Gretchenfrage an alle nachfolgenden Rednerinnen und Redner: wie hältst Du es mit der digitalen Schiene? Wir GRÜNEN stehen dazu, und der zuständige Minister wird dazu sicherlich noch mehr sagen. Auf Statements aus den anderen Fraktionen bin ich gespannt.