

» STELLUNGNAHME

Allianz pro Schiene e.V. · Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V. (BAG-SPNV)
mofair e.V. · Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. (NEE) · Verband der Bahnindustrie in Deutschland
(VDB) e.V. · Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) · Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e.V. – VPI

Zum Konsultationsentwurf der Bundesnetzagentur zur Vergabe von Frequenzen in den Bereichen 2 GHz und 3,6 GHz, (Az. BK-1-17/001)

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir, die acht nebenstehenden Eisenbahnverbände, erlauben uns hiermit Ihnen im Namen der Eisenbahnbranche folgende Stellungnahme zum oben genannten Konsultationsentwurf zukommen zu lassen. Gerne erläutern wir Ihnen unsere Anmerkungen auch in einem persönlichen Gespräch:

Die Schienenbranche ist das umweltfreundlichste Verkehrsmittel für Personen und Güter. Der Koalitionsvertrag setzt sich daher für den Schienenverkehr hohe Ziele wie beispielsweise die Verdoppelung der Zahl der Kundinnen und Kunden bis 2030. Dieses Ziel ist nur mit einer deutlichen Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene erreichbar.

Die Branche benötigt hierzu einen flächendeckenden und auch für künftige Anforderungen modernen Ausbaustandard des Mobilfunknetzes, um die Anforderungen der Kunden, der Verkehrsunternehmen und der Eisenbahninfrastrukturbetreiber an die Nutzung mobiler, digitaler Services überall und jederzeit auf der Schiene gewährleisten zu können. Insbesondere ist ein hochmoderner Ausbaustandard die Voraussetzung für eine modernisierte Schieneninfrastruktur mit zukunftsfähiger, digitaler Leit- und Sicherungstechnik, also auch für mehr Energieeffizienz, Klimaschutz, eine bessere Nutzung von Kapazitäten, höchste Verlässlichkeit und noch mehr Sicherheit.

Mit Recht konstatiert die Bundesregierung in ihrer 5G-Strategie: „Deutschland kann mit einem Industrieanteil von 22,8 Prozent an der Gesamtwirtschaftsleistung stark von einer frühzeitigen Einführung der 5G-Technik profitieren. Für jeden Einzelnen eröffnet die technologische Weiterentwicklung außerdem Chancen für eine verbesserte Lebensqualität.“ (BMVI, 5G-Strategie für Deutschland, 2017, S.2).

Der Konsultationsentwurf der BNetzA liefert hierzu keine ausreichenden Impulse. Es entsteht bei den Formulierungen zur „Versorgungsverpflichtung Schienen“ (Randnummern 159-172) vielmehr der Eindruck, dass die Auflagen sehr unklar sind und fast im selben Atemzug relativiert werden sollen, während die Formulierungen zur „Versorgungsverpflichtung Straße“ (Randnummern 189-205) deutlich offensiver und gestaltender sind.



Die Eisenbahnverbände sind der Auffassung, dass die im Konsultationsentwurf für die Bundesfernstraßen vorgesehenen Regelungen der Randnummern 189 bis 193 analog für die Schiene gelten müssen. Auf keinen Fall akzeptabel ist eine Schlechterstellung bei Qualität (bei Bundesfernstraßen sind 100 Mbit/s vorgesehen, bei der Schiene lediglich „mindestens“ 50 Mbit/s), Zieljahr oder prozentualem Anteil der zu versorgenden Infrastruktur (die 51.000 Kilometer Bundesautobahnen und Bundesstraßen sollen vollständig versorgt werden, das ohnehin schon kleinere Schienennetz nur teilweise).

Auflagen zur Ausleuchtung der Schienenwege

Anmerkung: in unserer Stellungnahme beziehen wir uns auf die jeweils im Konsultationsentwurf genannte Randnummer (Rn).

Rn. 159:

Eine Übertragungsrate von 50 Mbit/s stellt noch nicht einmal für das Jahr 2018 eine adäquate Übertragungsrate dar. Diese soll zudem erst bis zum Ende des Jahres 2022 erfüllt werden und dann ohne eine weitere verbindlich vorgegebene Erhöhung der Übertragungsrate bis zum Laufzeitende im Jahr 2040 gelten. Damit ist schon heute klar, dass mit der geplanten Versorgungsverpflichtung entlang der Schienenstrecken keine adäquate Versorgung im digitalen Zeitalter erreicht wird. Würde verfahren wie im Konsultationsentwurf vorgesehen, würde dieser Zustand für 22 Jahre nicht behoben werden.

Dies gilt umso mehr, als gerade der Schienenverkehr ausgeprägte Spitzennachfragen mit sich bringt, wodurch eine Übertragungsrate von 50 Mbit/s im Sektor bei dem einzelnen Fahrgast schnell auf deutlich unter 1 Mbit/s sinkt und damit noch nicht einmal den heutigen Anforderungen für eine angemessene Bandbreite entspricht.

Hinzu kommt, dass die Schiene mit der Straße um die bestehende Netzinfrastruktur konkurriert. Denn auch die Automobilindustrie bietet ein immer breiteres digitales Angebot, für das ein 5G Netz benötigt wird.

Rn. 160

Grundsätzlich ist es positiv zu bewerten, dass nunmehr nicht nur Fernverkehrsstrecken besser ausgeleuchtet werden sollen, sondern erwogen wird, dies auch auf Nahverkehrsstrecken auszudehnen.

Um die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse in Deutschland herzustellen, reicht es aber nicht aus, nur fahrgaststarke Strecken auszuleuchten. Vielmehr fordern wir eine grundsätzlich flächendeckende Ausleuchtung entlang aller Schienenstrecken, auf denen gegenwärtig Personen- oder Güterverkehr stattfindet oder dies nach den Planungen des Bundesverkehrswegeplans BVWP 2030 bis zum Jahr 2030 zu erwarten ist.

Zudem ist nicht klar, warum nur „fahrgaststarke“ Schienenstrecken besser ausgeleuchtet werden wollten. Dies gilt umso mehr, als noch unklar ist, wie „fahrgaststark“ definiert wird. Die genannte Zahl von 2.000 Fahrgästen/Tag ist sicher zu hoch gegriffen, wenn die grundgesetzlich geforderten gleichwertigen Lebensbedingungen als Maßstab dienen sollen.

Auch einen stärker automatisierten Betrieb des Schienengüterverkehrs, der Teile des Streckennetzes ohne Personenverkehrsbedienung nutzt, darf eine mangelnde Ausleuchtung und Übertragungskapazität nicht behindern. Im Störfall werden im Übrigen auch solche Streckenabschnitte wiederum vom Personenverkehr genutzt.

Darüber hinaus gibt es in den Serviceeinrichtungen wie Rangier- und Abstellanlagen, Terminals, etc. sowie bei Gleisanschlüssen Bedarf für die künftig ganz oder teilweise zu automatisierende Zustell- und Rangiertätigkeit bzw. die Zugbehandlung.

Hinzu kommt, dass in Zeiten des „Internets der Dinge“ die zu erwartenden Fahrgastzahlen nur ein – wenn auch sehr wichtiges – Kriterium neben anderen sein kann.

Um den wirtschaftlichen Interessen der Netzbetreiber des Mobilfunks gerecht zu werden, könnte eine Staffelung der vorzuhaltenden Übertragungsraten evtl. nach Eigentumsverhältnissen differenziert werden, wobei die Bundesschienenwege auf jeden Fall den Bundesfernstraßen gleichzustellen sind.

Bei einer nach der Zahl der Fahrgäste gegliederten Staffelung der Nachfrage als Bezugspunkt für die geforderte Mindestübertragungsrate ist zu berücksichtigen, dass insbesondere im Ballungsraum Bahnstrecken mit Spitzenwerten von 1.500 Fahrgästen je Zug (!) existieren. Allein dadurch wird schon deutlich, dass eine Bezugsgröße von 2.000 Fahrgästen je Tag keine adäquate Bemessungsgröße für die zu fordernde Übertragungsrate darstellt.

Rn. 166

Aus Sicht der Bahnverbände ist es nicht zulässig, dass der Netzaufbau des Mobilfunknetzes entlang der Schienenstrecken von der (finanziellen) Mitwirkung der Betreiber der Schienenwege (in Form von Bereitstellung von Masten, Stromanschlüssen und Glasfaserverbindungen) abhängig gemacht werden soll. Zumindest sollte klarer definiert werden, welche Lasten in wessen Zuständigkeit fallen.

Zudem stellt eine Forderung nach Repeatern (Rn. 163) für die Züge mit Blick auf die Umsetzung im Jahr 2022 eine nicht gerechtfertigte einseitige technologische Vorgabe dar. Hier sollte vielmehr auf „geeignete Maßnahmen zur Überbrückung physikalischer Beeinträchtigungen des Empfangs von Mobilfunksignalen im Zug“ abgehoben werden.

Rn. 167 - 170

Es ist nicht nachvollziehbar, wie bei „hinreichender Mitwirkung“ durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen „sehr viel höhere Datenraten bereitgestellt werden“, da diese ja ausschließlich die Durchleitung der außen am Fahrzeug ankommenden Bandbreite in die Fahrzeuge gewährleisten können und sollen. Für die Bereitstellung der Bandbreite im Sektor ist einzig der jeweilige Mobilfunknetzbetreiber verantwortlich.

Eine aufschiebende Wirkung der Netzausbauverpflichtung dahingehend, dass die Betreiber der Schienenwege sowie die Eisenbahnverkehrsunternehmen geeignete unterstützende Infrastruktur bereitstellen, lehnen die Bahnverbände ab. Es könnte allenfalls erwogen werden, die Reihenfolge der entsprechenden Ausbauten des Mobilfunknetzes in Abstimmung mit den vorgesehenen Zeitschienen zur Umsetzung geeigneter Maßnahmen der Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Überbrückung physikalischer Beeinträchtigungen des Empfangs von Mobilfunksignalen in den Fahrzeugen vorzunehmen.

Rn. 172 / Rn. 209

Dass Neueinsteiger von Versorgungsaufgaben gänzlich ausgenommen werden sollen, ist nicht akzeptabel, da dadurch die bereits heute in großen Teilen äußerst schlechte Mobilfunkversorgung entlang der Schienenstrecken auf viele Jahre zementiert werden würde.

Um durch die Versorgungsaufgaben ggf. entstehende Markteintrittsbarrieren zu senken, sind geeignete Verpflichtungen zur Zusammenarbeit mit den vorhandenen Mobilfunkbetreibern zu definieren.

Weitere Anmerkungen

Es fehlen Vorgaben zu nachzuweisenden Verfügbarkeiten für unterbrechungsfreien Mobiltelefonempfang gänzlich. Diese sollten nachgeführt werden.

Es bleibt zudem offen, ob und wenn ja wie die Auflagen kontrolliert werden. Zudem fehlt auch jegliche klar formulierte Sanktionsmaßnahme bei fehlender Erfüllung der Auflagen. Dies ist zwingend nachzuführen.

Fazit

Das im Koalitionsvertrag formulierte Ziel einer signifikanten Verkehrsverlagerung auf die umweltfreundliche Schiene geht einher mit der Erwartung an die Eisenbahnbranche für mehr Sicherheit, Service, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Bahnverkehrs zu sorgen. Der Konnektivität entlang der Bahnstrecken kommt hierbei eine Schlüsselrolle zu. Dieser wird der vorliegende Ansatz der BNetzA nicht ansatzweise gerecht.

Die zweifellos großen technischen und ökonomischen Herausforderungen des notwendigen Ausbaus müssen jetzt angegangen werden. Der Verweis der Bundesnetzagentur, die nächste Frequenzversteigerung im Jahr 2025 eigne sich besser, um die Anforderungen der Eisenbahnen zu erfüllen, hilft nicht weiter, wenn Deutschland seine Ansprüche, Vorreiter bei 5G und insbesondere bei einer klimafreundlichen Verkehrswende zu werden, ernst nehmen will. Der Zug wäre hier dann buchstäblich abgefahren.

Kontakt

Für die acht Bahnverbände wenden Sie sich bitte bei Rückfragen an:

BAG-SPNV e.V.

Frank Zerban

zerban@bag-spnv.de

030-816160990