

PRESSE | MITTEILUNG

Berlin, 22.02.2018

Aktuelle Herausforderungen für die Schiene

Mehr als 300 Teilnehmer auf Fachveranstaltung der BAG-SPNV in Fulda / Zukünftige Entwicklung des SPNV im Mittelpunkt

Mit einem neuen Teilnahmerecord fand gestern in Fulda die diesjährige Fachveranstaltung der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V. (BAG-SPNV) statt: 330 Teilnehmer waren gekommen, um über aktuelle Herausforderungen für die Schiene zu diskutieren. Am Vormittag stand dabei die Frage im Mittelpunkt, wie trotz knapper Kapazitäten eine Verlagerung von mehr Verkehr auf die Schiene gelingen kann, und wie die regulatorischen Instrumente für die Verteilung der knappen Ressource Infrastruktur aussehen. Susanne Henckel, Mitglied im Präsidium der BAG-SPNV, plädierte in Ihrer Begrüßung für mehr Phantasie bei der Verlagerung von Verkehr auf die Schiene und forderte dazu auf, den Umweltverbund zum Mobilitätsverbund zu machen. Auch Prof. Dr. Heiner Monheim, raumkom, plädierte in seinem Vortrag für neue Konzepte und eine Politik, die nicht das Auto, sondern konsequent den Umweltverbund fördern. Der vorrangige Grund dafür, dass die Verkehrswende bisher noch immer nicht gelungen ist, sei ein „Denkstau im Kopf“, der immer wieder das Auto und den Ausbau von Straßen präferiere. Diese alten Denkmuster müssten überwunden, Alternativen für umweltverträgliche Mobilität besser kommuniziert und vermarktet werden. Darüber hinaus notwendig sei eine „Bahnreform II“. Dabei sei es wichtig, sich mehr als bisher auf den ländlichen Raum zu konzentrieren sowie auf den touristischen und Freizeitverkehr.

Dr. Thomas Geyer, Präsident der BAG-SPNV, zeigte am Beispiel des Streckenabschnitts Köln-Remagen wie das mit der Neufassung des ERegG eingeführte Verfahren mit welchen Strecken für „überlastet“ erklärt werden und wie das „Erstellen eines Plans zur Erhöhung von Kapazitäten“ funktioniert. Sein Fazit: „Ein solcher Plan muss den Ausbau der Kapazitäten in den Mittelpunkt stellen, eine Ausdünnung des Bestandsverkehrs stellt keine Lösung eines Kapazitätsproblems dar“. Ein weiteres Problem sei, dass die Maßnahmen bisher durch keine Finanzierung hinterlegt würden, so dass der Zeitpunkt der Umsetzung offen sei. Auch Prof. Dr. Urs Kramer, Universität Passau, der in seinem

Vortrag die im ERegG enthaltenen Maßnahmen zur Beseitigung von Trassenkonflikten erläuterte, stellte fest, dass diese zwar kurzfristig helfen können, nicht aber zu einer langfristigen Lösung von Trassenkonflikten beitragen, die bei zu geringen Kapazitäten zwangsläufig entstehen.

Auch in der anschließenden Podiumsdiskussion mit Frank Sennhenn, Vorstandsvorsitzender der DB Netz, Stephan Krenz, Vorsitzender der Geschäftsführung der Abellio Deutschland GmbH, sowie Vertretern des EBA, der Bundesnetzagentur, der ETC Transport Consultants und der BAG-SPNV wurde deutlich, dass bei der Anwendung des ERegG noch Erfahrungen gesammelt werden müssen. Unter anderem wurde kritisiert, dass die integralen Taktverkehre des SPNV heute gesetzlich nicht abgesichert seien. Damit eine Verlagerung von mehr Verkehr schon deutlich vor 2030 gelingen kann, ist es notwendig, die Planungsverfahren zu beschleunigen. Das Problem seien nicht die Bauzeiten, sondern die davor liegenden Prozesse, die oft extrem langwierig sind, brachte Sennhenn es auf den Punkt.

In einem weiteren Themenblock ging es bei der Veranstaltung um die Zulassung und Finanzierung von Fahrzeugen. Dr. Andreas Schirmer, European Railway Agency (ERA), erläuterte die Vorteile der Fahrzeugzulassung durch die ERA und wie der Übergang von der nationalen zur europäischen Zulassung aussehen soll. Christoph Gerke von der KfW IPEX-Bank skizzierte im Anschluss, welche Risiken es bei der Finanzierung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben derzeit noch gibt.

Im dritten Themenblock stand dann die Zukunft der Dieselnetze im Mittelpunkt. Prof. Dr.-Ing. Arnd Stephan, Technische Universität Dresden, stellte in seinem Vortrag die heute vorhandenen alternativen Antriebe und eine Untersuchung zu ihrem Einsatz vor. Das Ergebnis: Der Einsatz von Hybridantrieben kann bereits heute wirtschaftlicher sein, als der von Dieselfahrzeugen. Allerdings komme es auf die Art des Antriebs und das Netz an, auf dem er eingesetzt werden soll. Abschließend stellte Dr. Martin Henke, VDV, die Vorteile einer umfassenden Elektrifizierung und die Vorschläge des VDV zur weiteren Elektrifizierung des Schienennetzes in Deutschland vor.

Die Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG-SPNV) ist die Interessensvertretung der Bestellerorganisationen des Schienenpersonennahverkehrs: Wir organisieren den Informationsaustausch zwischen unseren Mitgliedern, erarbeiten Konzepte für die Weiterentwicklung des SPNV, vertreten die Interessen der Aufgabenträger des SPNV gegenüber Politik, Öffentlichkeit, Verkehrsunternehmen und Verbänden und

Ansprechpartner für die Presse:

Renate Bader
Wilmsdorfer Str. 50/51
10627 Berlin-Charlottenburg

Tel.: 030 - 81 61 60 99 4
bader@bag-spnv.de
www.bag-spnv.de