

Berlin, 3.11.2023

BSWAG: Chance für umfassende Modernisierung der Schiene nutzen!

BSN fordert:

- **Finanzierung von Mehrkosten der Ersatzverkehre im SPNV während Generalsanierungen**
- **Kostenübernahme für Technik zur Digitalisierung in Fahrzeugen**
- **Empfangsgebäude und Abstellanlagen fördern**

Die Abstimmung über das „Vierte Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes“ (BSWAG) wurde Mitte Oktober kurzfristig von der Tagesordnung des Deutschen Bundestages genommen. Der Bundesverband SchienenNahverkehr (BSN) fordert, dass in den Gesetzesentwurf drei zentrale Punkte aufgenommen werden, die für eine umfassende und langfristige Wirkung des BSWAG unabdingbar sind.

„Die Novellierung des BSWAG enthält viele wichtige und gute Ansätze, greift aber bei drei zentralen Punkten zu kurz. Die anstehende Generalsanierung der am stärksten belasteten Schienenkorridore ohne umfassenden Schienenersatzverkehr führt vor allem im Nahverkehr auf der Schiene zum Chaos. Die Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik ohne Umrüstung der Bestandsfahrzeuge ist sinnlos und nur mit ansprechenden Stationen und Empfangsgebäuden sowie mit ausreichenden Abstellanlagen für zusätzliche Fahrzeuge können wir mehr Fahrgäste in das System Schiene bekommen – und halten“, erläutert Thomas Prechtl, Präsident des BSN.

Vor diesem Hintergrund fordert der BSN folgende Nachbesserungen im Entwurf des BSWAG, da derzeit in mehreren Gremien des Bundestags und Bundesrats über die Novellierung diskutiert wird.

Fahrgäste im Nahverkehr dürfen nicht stärker als unbedingt notwendig unter der Generalsanierung leiden

Im Rahmen der Generalsanierung zur Schaffung der 40 Hochleistungskorridore werden jeweils bis zu fünf Monate andauernde Vollsperrungen von zentralen Schienenwegen notwendig. Die Fahrgäste des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) betrifft dies gleich zweifach, da nicht nur die Verbindungen auf der gesperrten Strecke

entfallen, sondern auch in großem Umfang auf den Umleitungsstrecken, da dort vorrangig der Fern- und Güterverkehr unterwegs sein wird.

Damit die Fahrgäste des SPNV nicht stärker als notwendig durch die Sperrungen belastet werden, ist ein umfassender und hochwertiger Ersatzverkehr mit Bussen notwendig. Dieser ist einerseits deutlich teurer als die in den Verkehrsverträgen berücksichtigten „üblichen“ Ersatzverkehre, andererseits entstehen durch die lange Dauer der Sperrungen weitere Kosten etwa für Personal und Fuhrpark, die nicht vermieden werden können. Daher muss der Bund als Auftraggeber der Baumaßnahmen auch gesetzlich in die Lage versetzt werden, die spezifischen Mehrkosten, die durch das neue Bauverfahren mit mehrmonatigen Vollsperrungen entsteht, übernehmen zu können. Andernfalls sorgen die Generalsanierungen für reines Chaos unter dem Millionen von Fahrgästen im Nahverkehr leiden müssen.

Technik zur Digitalisierung auch für die Fahrzeuge

Bisher sind bei der Einführung der digitalen Leit- und Sicherungstechnik (ETCS und DSD) nur die Komponenten entlang der Strecke förderfähig. ETCS/DSD ist jedoch nur funktionsfähig, wenn auch die mobilen Komponenten dieser digitalen Technik in den Fahrzeugen vorhanden sind. Daher ist es notwendig, dass für heute bereits eingesetzte Fahrzeuge die Förderfähigkeit für die fahrzeugseitige Ausrüstung mit digitalen Betriebsleit-, Kommunikations-, Kapazitäts- und Verkehrsmanagementsystemen auch gesetzlich verankert wird. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Digitalisierung das System Schiene zuverlässiger macht.

Fahrgastwachstum benötigt moderne und ausreichend dimensionierte Serviceeinrichtungen

Um deutlich mehr Fahrgäste für die Schiene zu gewinnen, müssen insbesondere die Empfangsgebäude an den Stationen saniert werden. Zudem sind mehr Fahrzeuge notwendig, um die zusätzlichen Fahrgäste auch befördern zu können. Aktuell fehlen jedoch im Schienennetz die dafür notwendigen zusätzlichen Abstellanlagen. Um zeitnah die Voraussetzungen für höhere Fahrgastzahlen zu schaffen, ist auch hier eine gesetzlich verankerte Förderfähigkeit im BSWAG erforderlich.

„Das System Schiene steht unter enormen Stress: Die Novellierung des BSWAG muss um wesentliche Inhalte ergänzt werden. Andernfalls verspielt der Bund die Chance, die Finanzierung für zentrale Vorhaben zur Verwirklichung der Verkehrswende sicherzustellen. Wir brauchen jetzt Klarheit bei den SEV-Kosten, den ETCS Onboard Units und der Sanierung von Empfangsgebäuden und Abstellgleisen“, mahnt BSN-Präsident Thomas Prechtl.

Der Bundesverband SchienenNahverkehr vertritt die Interessen aller 27 Aufgabenträger Deutschlands, die von den Bundesländern mit der Organisation des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) betraut wurden.

Wir gestalten Mobilität und organisieren die Vernetzung zwischen unseren Mitgliedern und der Branche. Wir beraten Politik, Öffentlichkeit, Verbände, Verkehrsunternehmen und Industrie. Wir stärken das nachhaltige Bahnsystem und setzen alle Räder im SchienenNahverkehr in Bewegung, um die Verkehrswende zu verwirklichen.

Ansprechpartner für die Presse:
Bundesverband SchienenNahverkehr

Florian Rabe
Pressesprecher
Wilmerdorfer Str. 50/51
10627 Berlin-Charlottenburg

Tel.: +49 30 81 61 60 99-5
Mobil: +49 151 42 08 00 46
rabe@schienennahverkehr.de
www.schienennahverkehr.de