

Berlin, 21.02.2024

Bundesschienenwegeausbaugesetz: Wesentliche Bausteine fehlen weiterhin

Sanierung Hochleistungskorridore funktioniert nur mit optimalem Ersatzverkehr im SPNV

Die Regierungsfractionen haben sich darauf verständigt, dass bis 2030 vorrangig in die Generalsanierung der Hochleistungskorridore investiert werden soll. Dies ist grundsätzlich ein richtiger Schritt, da nur mit einem sehr guten Bestandsnetz die Weichen für ein Wachstum auf der Schiene gestellt werden können.

Gleichzeitig wird im aktuellen Entwurf weiterhin völlig ausgeblendet, dass der Bund – zusammen mit DB InfraGO – ein neues Bauverfahren für die Hochleistungskorridore umsetzt, das zu gravierenden Beeinträchtigungen – insbesondere im Nahverkehr auf der Schiene (SPNV) – führen wird. Dieser ist nicht nur durch die jeweils mindestens fünf Monate lang gesperrten Bauabschnitte stark eingeschränkt: Der SPNV muss seine Leistung auch auf den Umleitungsstrecken massiv ausdünnen, damit diese für den Fern- und Güterverkehr zur Verfügung stehen. An die Stelle der regulären Zugleistungen im Regional- und S-Bahn-Verkehr treten dann Ersatzbusse, deren Fahrzeit sich – gegenüber der Schiene – teils deutlich verlängern wird. Aufgrund dessen, und wegen der langen Sperrdauer, ist ein – im Vergleich zu herkömmlichen Baumaßnahmen – um ein Vielfaches umfangreicherer und qualitativ hochwertigerer Ersatzverkehr notwendig; z. B. durch das Einrichten von Expressbussen. Nur so können die Fahrgäste – trotz der massiven Einschränkungen – gehalten und damit eine nachhaltige Schwächung des Systems Schiene vermieden werden.

„Als Initiator dieses neuen Bauverfahrens muss der Bund die dadurch für die Aufgabenträger entstehenden massiven Mehrkosten des Schienenersatzverkehrs (SEV) im SPNV übernehmen. Der Bund darf sich hier nicht aus der Verantwortung stellen“, fordert Thomas Prechtel, Präsident des Bundesverbands SchienenNahverkehr (BSN). „Die Aufgabenträger sind bei einem geschätzten Auftragsvolumen von rund einer Milliarde Euro bis 2030 nicht in der Lage, diese immensen Mehrkosten für den SEV selbst zu tragen“, so Prechtel weiter.

Digitalisierung darf nicht auf unbestimmte Zeit verschoben werden

Obwohl die Bedeutung der Digitalisierung von der DB InfraGO stets hervorgehoben wurde, fehlt auch im aktualisierten Gesetzesentwurf weiterhin die Möglichkeit des Bundes, die dazu notwendige Umrüstung der Bestandsfahrzeuge zu fördern. Diese ist jedoch zwingend notwendig, da künftig zentrale Infrastrukturkomponenten von der Strecke in die Fahrzeuge verlagert werden.

„Die im Entschließungsantrag der Regierungsfractionen enthaltene Aufforderung an die Bundesregierung – im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel – den Einbau von On-Board-Units für ETCS ‚zu unterstützen‘, greift viel zu kurz! Ohne Fahrzeuge, die mit ETCS ausgerüstet sind, nutzt die gesamte digitale Streckeninfrastruktur nichts. Da insbesondere die DB InfraGO von der Digitalisierung profitiert, muss der Bund die Umrüstung der Fahrzeuge auch finanzieren. Doch bislang wird diese Tatsache seitens des Bundes kontinuierlich ausgeblendet“, stellt Prechtl abschließend fest.

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

Lisa Tümer
Referentin für Presse-, Öffentlichkeitsarbeit und
Veranstaltungsmanagement
Wilmsdorfer Str. 50/51
10627 Berlin-Charlottenburg

Tel.: +49 30 81 61 60 99-7
Mobil: +49 151 56 39 40 64
tuemer@schienennahverkehr.de
www.schienennahverkehr.de