

PRESSEINFORMATION

24. Januar 2020

Netzbeirat spricht sich für zeitnahen Infrastrukturausbau und Digitalisierung aus Hohe Netzauslastung und Klimadiskussion machen den massiven Ausbau und die Modernisierung des Bahn- netzes unumgänglich

Frankfurt/M. Der Netzbeirat der DB Netz AG hat Mitte November seine Stellungnahme zum Geschäftsplan 2018 der DB Netz AG übergeben. Mit der Vorlage des ersten Geschäftsplans wurde ein Schritt in die richtige Richtung gemacht. Der Auftrag des Netzbeirates, eine „optimale und effiziente Nutzung und Bereitstellung und Entwicklung der Infrastruktur...“ proaktiv zu begleiten, erhält mit diesem Dokument eine erste wichtige Stütze.

Netzentwicklung:

Die **Netzkonzeption 2030** wird als Grundkonzeption zur Netzentwicklung begrüßt. Sie greift viele Anregungen der Kundenseite bzw. des Netzbeirates sowie der VDV-Maßnahmenliste „Investitionsbedarf für das Bundes-schienenwegenetz aus Sicht der Nutzer“ auf. Der Vorsitzende des Netzbeirates, Michail Stahlhut (Vorstands-vorsitzender/Geschäftsführer Hupac Intermodal AG), unterstützt zudem die Kategorisierung. „Wir begrüßen, dass ein nennenswerter Teil der nach der Netzkonzeption erforderlichen Maßnahmen in die Dringlichkeitska-tegorien „Vordringlicher Bedarf“ bzw. „Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung“ des Bundesverkehrswege-planes (BVWP) bzw. des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchWAG) aufgenommen wurde“, so Stahl-hut.

Der Netzbeirat befürwortet das Ziel der Schaffung eines durchgängigen **740m-Netzes** für normal-lange Güter-züge und bedauert die wiederholten Verzögerungen z.B. auf dem Ost-Korridor.

Die Auflage eines **Elektrifizierungsprogrammes** des Bundes erscheint aus Sicht des Netzbeirates aus Umwelt- und aus gesamtwirtschaftlichen Gründen sinnvoll. In dem Maße, wie es der Schiene gelingt, ihre umweltbe-zogene Vorteilhaftigkeit glaubhaft zu unterstreichen, wird sie sich auch im intermodalen Wettbewerb der Ver-kehrspolitik besser behaupten können.

Die zeitgerechte Umsetzung der Bedarfsplanmaßnahmen bedarf einer gesicherten Bereitstellung der erfor-derlichen Bundesmittel. Diese Zwänge kennt Dr. Norbert Reinkober, Geschäftsführer der Nahverkehr Rhein-land GmbH (NVR) und stellvertretender Vorsitzender des Netzbeirates, auch aus seinem Tagesgeschäft: „Un-sere Infrastruktur ist am Limit und zum Teil bereits darüber hinaus. Die Schwierigkeiten, die daraus erwachsen, schlagen – besonders in den viel belasteten Knoten wie Hannover, Hamburg, Frankfurt und natürlich Köln – schnell auf alle Systeme des schienengebundenen Verkehrs durch. Nah-, Fern- und Güterverkehr sind gleich-ermaßen darauf angewiesen, dass Unterstützung aus Berlin und den Landeshauptstädten kommt.“

Mit dem Abschluss der **Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen** (LuFV III) für den Erhalt des Bestands-netzes hat der Bund eine Forderung des Netzbeirates aufgegriffen. Damit wurde der Weg für eine nachhaltige Bestandssicherung der Infrastruktur und zur Schaffung nachprüfbarer Kriterien für die Qualität der Umsetzung dieses Auftrages geebnet.

Digitale Schiene Deutschland:

Die Umsetzung des Programms „Digitale Schiene Deutschland“ wird ausdrücklich begrüßt. Der Netzbeirat sieht die Digitalisierung des Eisenbahnsystems einschließlich des Netzes als die intelligenteste Form an, die Leistungsfähigkeit und Produktivität des Systems Schiene zu steigern. Gleichzeitig regt er an, die Branche bei allen Schritten der Planung, finanziellen Antragstellung und Umsetzung frühzeitig zu beteiligen und bereits heute ein Dialogforum Digitale Schiene ähnlich dem Branchenprogramm smart rail 4.0. der Schweiz zu etab-lieren.

European Train Control System (ETCS):

Die Digitalisierung und Automatisierung des Bahnbetriebs bedingt die Einführung von ETCS im großen Rahmen. Die Einführung des Systems ist sowohl für die Netzbetreiber als auch für die Eisenbahnverkehrsunternehmen sehr kostspielig. Auch wenn ETCS einer der Schlüssel für eine bessere Zukunft des Eisenbahnsystems ist, darf die Einführung dieser Technologie nicht dazu führen, dass in der Einführungsphase der Sektor wirtschaftlich stark geschwächt wird. Zudem ist zu beachten, dass ein nicht unbeträchtlicher Teil des Aufwands der Leit- und Sicherungstechnik durch ETCS aus der Infrastruktur auf die Triebfahrzeuge verlagert wird. Daher ist es unabdingbar, die Finanzierung der notwendigen Investitionen auf Fahrzeugen und an der Infrastruktur weitgehend durch die öffentliche Hand sicherzustellen.

Kennwertesystem im Aufbau:

Der Netzbeirat setzt sich ferner dafür ein, mit dem Geschäftsplan die notwendigen informatorischen Grundlagen zu schaffen, damit die ehrenamtlichen Mitglieder des Netzbeirats ihrer Aufgabe in vollem Umfang mit hoher Effizienz und Effektivität gerecht werden können. Hierzu wird ein Katalog von Kritischen Erfolgsfaktoren (KPI) gebildet werden, auf dessen Basis im Sinne von Zeitreihenanalysen die über KPI gemessene Netzwicklung gemonitort und bewertet werden kann.