

■ An
Verkehrsausschuss
Deutscher Bundestag

Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache
20(15)206-G (neu)

Stellungnahme

öffentl. Anhörung am 09.10.2023

■ Sarah Stark
HAUPTGESCHÄFTSFÜHRERIN

Berlin, 9. Oktober 2023

Stellungnahme

zur öffentlichen Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages
am 9. Oktober 2023

Für die Möglichkeit im Rahmen der öffentlichen Anhörung im Deutschen Bundestag die Position der Bahnindustrie in Deutschland zum Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) darstellen zu können, dankt der VDB dem Vorsitzenden und den Mitgliedern des Ausschusses.

Der VDB begrüßt, dass mit dem Gesetz zusätzliche Finanzierungsoptionen zur Steigerung und Leistungsfähigkeit der Eisenbahninfrastruktur geschaffen werden soll und die Digitalisierung ausdrücklich als eine Maßnahme zur Qualitäts- und Kapazitätssteigerung benannt wird. Die Beschleunigungskommission Schiene (BKS) forderte in ihrem Bericht im Dezember 2022 ebenfalls eine Anpassung der Finanzierungsstrukturen und geht dabei über die Vorschläge des vorgelegten Gesetzentwurfs hinaus. So fordert die BKS die Schaffung eines Finanzrahmens zur Ausstattung der Infrastruktur und der Fahrzeuge mit digitaler Zugbeeinflussungstechnik. Die Evaluierung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Förderrichtlinie des Digitalen Knoten Stuttgart bestätigt die Notwendigkeit einer strecken- und fahrzeugseitigen Bundesfinanzierung. Die Evaluierung stellt klar, dass alle Verkehrsarten (Personen- und Güterverkehr), die auf Schienenwegen des Bundes verkehren, gefördert werden müssen. Eine klug gestaltete Förderung der DSD¹-Fahrzeugausrüstung – mit klaren, auf die Ziele der Infrastrukturentwicklung angepassten Fördervoraussetzungen – führt für das Gesamtsystem Bahn zu einer bestmöglichen, gleichermaßen effizienten und effektiven Lösung. Davon profitiert auch der Bund in vielfältiger Weise: beispielsweise von einer deutlich schnelleren, einfacheren und kostengünstigeren Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik, aber auch vielfältigen Chancen, dringend notwendige Kapazitätssteigerungen (auch in hochbelasteten Knoten) einfacher und schneller zu erreichen als mit einem rein konventionellen Infrastrukturneu- und -ausbau.

■ Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e. V.

Universitätsstraße 2
10117 Berlin
Telefon +49 (0) 30 - 20 62 89 - 0
E-Mail info@bahnindustrie.info
www.bahnindustrie.info
Twitter: @Bahnindustrie_D

■ Geschäftsführung

Sarah Stark
HAUPTGESCHÄFTSFÜHRERIN
Axel Schuppe
GESCHÄFTSFÜHRER

■ Präsidium

Andre Rodenbeck
PRÄSIDENT
Andreas Becker
VIZEPRÄSIDENT MITTELSTAND
Dr. Michael Bernhardt
VIZEPRÄSIDENT INFRASTRUKTUR
Jure Mikošić
VIZEPRÄSIDENT FAHRZEUGE
Müslüm Yakisan
VIZEPRÄSIDENT INNOVATION
Markus Fritz
Dr. Anne-Marie Großmann
Thomas Milewski
Dr. Peter Radina
Cornelius Weitzmann

¹ DSD - Digitale Schiene Deutschland; Fahrzeugausrüstung entsprechend dem technischen Zielbild (ETCS, ATO, TIMS, TCR, FRMCS) des DSD-Programms

Auf Grundlage der verhandelten Änderungen des BSWAG sollen Ergänzungen und Weiterentwicklungen der Finanzierungsvereinbarungen zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn vorgenommen werden, um u.a. den geplanten Investitionsanstieg über knapp 40 Milliarden Euro bis 2027 und den Mittelabruf ab dem Jahr 2024 unter neuem Rahmen zu realisieren. Das Gesetzgebungsverfahren ist dazu vor der Bereinigungssitzung des Haushaltsausschusses abzuschließen.

Erforderliche Anpassungen

- Digitalisierung der Schiene

Die aus Sicht der Bahnindustrie in Deutschland erforderliche Anpassung im § 8 (Investitionen) des BSWAG gegenüber dem Entwurf der Bundesregierung lautet wie folgt:

§ 8 Investitionen

(6) Die Absätze 1 bis 4 gelten entsprechend für die infrastruktur- und fahrzeugseitige Ausrüstung mit Betriebsleit-, Kommunikations-, Kapazitäts- und Kapazitätsmanagementsystemen, die die Sicherheit gewährleisten, die Kapazität der Schienenwege steuern, steigern und andere aufwendigere Investitionen in diese ersetzen oder vermeiden. Der Bund trägt im Rahmen der Digitalisierung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes die Kosten für Entwicklungs-, Zulassungs- und IT-Leistungen, soweit diese nicht die Kosten für reine Forschungsleistungen ohne unmittelbaren Bezug zur jeweiligen IT-Leistung beinhalten.

Die Digitalisierungsziele, die im Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung vom 28. März 2023 seitens der Bundesregierung gesetzt wurden, sind – wie durch die Bundesregierung beschlossen – erst durch die Förderung der Ausrüstung von Neu- und Bestandsfahrzeugen mit den notwendigen digitalen Bordgeräten umsetzbar. Die verwendete DSD-Fahrzeugausrüstung muss dem Zielbild des Programms „Digitale Schiene Deutschland“ (DSD) entsprechen, für die es jedoch bislang keine rechtliche Grundlage gibt. Zudem sind auch sämtliche infrastrukturelle Bestandteile des „Digitalen Bahnsystems“ entsprechend dem technischen DSD-Zielbild zuwendungsfähig zu machen.

Nach aktueller Bestimmung des § 8 Absatz 6 BSWAG gelten die Regelungen zu Investitionen des Bundes in § 8 Absatz 1 bis 4 BSWAG entsprechend auch „für ortsfeste Betriebsleitsysteme, die die Kapazität der Schienenwege steigern und andere aufwendigere Investitionen ersetzen oder vermeiden“. **Die bestehende Regelung bildet jedoch nicht ab, dass durch die Einführung von ETCS und den Technologien des „Digitalen Bahnsystems“ (DBS) die bislang nur streckenseitige konventionelle Leit- und Sicherungstechnik der Bundesschienenwege im Zuge der Digitalisierung der Schiene teilweise in die Fahrzeuge verlagert wird, die wiederum auf Bundesschienenwegen verkehren.** Zudem sind gegenwärtig Kapazitäts- und

Verkehrsmanagementsysteme entsprechend dem technischen DSD-Zielbild nicht zuwendungsfähig.

Laut § 11a Absatz 4 (neu) soll sich der Bund im Rahmen von Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen ausschließlich an der streckenseitigen Finanzierung der IT-Leistungen des Digitalen Bahnbetriebs beteiligen dürfen. Der Bund schließt damit eine volkswirtschaftlich günstige Finanzierung der Digitalisierung aus, obwohl eine Förderung der DSD-Fahrzeugausrüstung erheblich kostengünstiger als eine Doppelausrüstung der Infrastruktur ist. Zudem führt die Doppelausrüstung der Infrastruktur aufgrund der Kumulation der technischen Restriktionen der einzelnen Zugbeeinflussungssysteme nicht zu Kapazitätssteigerungen. Tatsächlich führt sie vielfach zu Kapazitätsverlusten.

Die bisherigen Erfahrungen aus der Planung und Umsetzung des „Digitalen Knoten Stuttgart“ zeigen allerdings klar, dass eine klug gestaltete DSD-Fahrzeugausrüstung inkl. ETCS und hochautomatisiertem Fahren (ATO) nicht vollumfänglich über den Netzzugang erzwungen werden kann. Während insbesondere sicherheitlich begründete Anforderungen (wie störteste GSM-R-Funkmodule) im Einzelfall über die Netzzugangsregeln gesetzt werden können, hatten beispielsweise bereits verschiedene Anläufe, leistungssteigernde Zugbeeinflussung zu einem Netzzugangskriterium zu machen, keinen rechtlichen Bestand. Es ist noch weniger erkennbar, wie nicht sicherheitsrelevante Funktionen und Optimierungen an der Fahrzeugausrüstung, deren großer verkehrlicher Nutzen sich insbesondere auch in einer wesentlich einfacheren, leistungsfähigeren und gleichzeitig robusteren Infrastruktur niederschlägt, darüber gefordert werden können. Eine über den Netzzugang erzwungene bloße ETCS-Ausrüstung würde hingegen zu einer wesentlich weniger leistungsfähigen, komplexeren und weniger robusten Infrastruktur führen. Der mit der Digitalisierung einhergehend erwartete verkehrliche Nutzen wäre nicht erreichbar.

Aus Sicht des VDB ist die Bundesfinanzierung für die fahrzeugseitige Ausrüstung mit digitaler Technik daher eine Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Digitalisierung der Schiene, um die verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung zu erreichen. Vor diesem Hintergrund sollte im Rahmen des laufenden Gesetzgebungsverfahrens § 8 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes - wie oben dargelegt - angepasst werden.