

Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)

Jahrespressekonferenz

26. April 2023

Elfnullelf Studio Berlin

Sarah Stark

**Hauptgeschäftsführerin des Verbandes
der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V.**

Es gilt das gesprochene Wort!

Jeder Gärtner weiß: Das Gras wächst nicht schneller, nur weil man daran zieht. Doch es kommt mir so vor, als müsste uns dieser Zaubertrick mit der deutschen Schiene gelingen.

Die Zeit rennt uns davon.

- Für eine 75-prozentige Elektrifizierung des Netzes bis 2030 müssen wir doppelt so schnell Oberleitungen bauen, wie bisher.
- Für eine Modernisierung der Stelleinheiten im Bestand, also Stellwerke, Signale, Gleisfreimeldeeinrichtungen und Weichenantriebe, müssen wir fünfmal schneller werden.
- Denn weniger als 1 Prozent der Stelleinheiten in Deutschland wurden in den letzten zehn Jahren pro Jahr erneuert. Notwendig wäre die Modernisierung von 15.000 – 18.000 Stelleinheiten im Jahr.
- Für eine flächendeckende Digitalisierung, sind mehr als 200.000 Stelleinheiten – also ein Vielfaches zu erneuern.

Wenn wir mit der heutigen Modernisierungsgeschwindigkeit einfach so weitermachen, dann hätte Deutschland sein digitalisiertes Eisenbahnnetz im Jahr: 2077. Wir brauchen sie aber deutlich früher, um das Netz für die Folgen des demographischen Wandels vorzubereiten.

Etwa 13.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter steuern heute das deutsche Eisenbahnnetz über diese 200.000 Stelleinheiten.

Die Ruhestandsquote bis 2030 liegt bei fast 50 Prozent. Nur jeder sechste Fahrdienstleiter arbeitet an einem digitalen System, mehr als die Hälfte arbeitet an Vorkriegssystemen.

Um unser Bahnsystem der Bevölkerungsentwicklung entsprechend zu gestalten, ist die Digitalisierung im Bestand und Neubau notwendig.

Und ganz nebenbei bemerkt, unterliegt Deutschland auch noch bindenden europäischen Verpflichtungen:

- Nämlich dem Europäischen Umsetzungsplan (European Deployment Plan - EDP) für die vollständige Ausrüstung der europäischen Hauptkorridore mit dem Europäischen Zugleitsystem ETCS bis 2030.
- Bei Verletzung des Europäischen Plans drohen Deutschland empfindliche Vertragsstrafen. Das Geld wäre besser in ausgebaute Korridore investiert.

Was nehmen nun Gärtner, wenn sie schnelles Wachstum brauchen und das Ziehen nichts bringt? Dünger!

Der Koalitionsausschuss hat uns genau diesen mit seinem Modernisierungspaket Ende März gegeben. Die Regierung will bis 2027 zusätzlich 45 Mrd. Euro in die Schiene investieren, die Fahrzeugausrüstung für die digitale Leittechnik ausweiten und für Schieneninfrastrukturprojekte ein überragendes öffentliches Interesse festlegen. Das ist das richtige Mittel, damit wir rechtzeitig ein modernes Schienennetz in Deutschland haben - nicht ein von Unkraut überwuchertes und das meine ich diesmal sogar wortwörtlich.

Der Bestand und Neubau soll über zwei Fonds statt einer Vielzahl von Haushaltstiteln finanziert werden. Mit dem Ziel ein belastbares Netz zu schaffen, das dem Gemeinwohl verpflichtet ist und dessen Ertrag sich im Gewinn für seine Nutzerinnen und Nutzer auszahlt. Durch mehr Angebote.

Doch jetzt fängt die Kernarbeit erst an.

Die Expertinnen und Experten der Bahnindustrie in Deutschland stehen bereit, um durch Hochwasser zerstörte Strecken wieder aufzubauen, hoch belastete Korridore zu sanieren und Technik einzubauen, die international Standard ist und Innovationen ermöglicht. Für eine höhere Umsetzungsgeschwindigkeit werden jedoch deutlich mehr Expertinnen und Experten gebraucht.

Die Verstetigung hoher Bundesinvestitionen über mittelfristige Haushaltsplanungen hinweg, schafft die notwendige Planungssicherheit für Macher. Erst die langfristige Finanzierungsperspektive ermöglicht den nötigen Aufwuchs von Fachkräften.

Mehr noch. Neben der Verstetigung der Mittel, müssen sie deutlich schneller im Markt ankommen.

Denn sind Gelder im Bundeshaushalt für die Digitalisierung vorgesehen, erreichen Sie den Sektor erst verzögert.

- Zunächst werden projektbezogenen Finanzierungsvereinbarungen für die Planung verhandelt. Das braucht Zeit.
- Nach Fertigstellung der Planung folgen dann neue Verhandlungen zur Umsetzung. Auch das dauert.

Schneller umsetzen werden wir die geplanten Jahrhundertprojekte, wenn Planung und Bau durchfinanziert sind und Hand in Hand gehen.

Und wir wissen, dass es besser gehen kann.

Die Projekte, die durch das **Generalunternehmer-Modell** abgewickelt werden, integrieren Planung und Realisierung und heben damit deutlich Effizienzen. Durch gesamtheitliche Verantwortung entsteht ein Beschleunigungseffekt. Das zeigen die Projekte des gemeinsamen **Schnellläuferprogramms** für den Austausch und das Upgrade nicht-zeitgemäßer Stellwerke von Deutscher Bahn, Bund, Eisenbahnbundesamt und Bahnindustrie.

Das **Schnellläuferprogramm** hat nicht nur die Umsetzungszeit von üblicherweise fünf auf eineinhalb Jahre reduziert.

- Es hatte auch den Effekt, dass im Haushaltsjahr 2020 ca. 95 Prozent der Digitalisierungsmittel abgerufen wurden. Investitionen, die sofort materialisiert wurden.
- Investitionen, die also direkt zu spürbaren Verbesserungen geführt haben.

- In der Regel fließen Haushaltsmittel für die Schiene nur zu rund 41 Prozent ab.

Deshalb ist es jetzt dringend notwendig, die von der **Beschleunigungskommission Schiene** empfohlenen Maßnahmen zur Verschlankung komplexer Prozesse jetzt konsequent in Regelwerken zu verankern.

Erstens durch eine angepasste Finanzierungsarchitektur. Um notwendige Maßnahmen möglichst flexibel und verlässlich zu finanzieren, schlägt die BKS die Einrichtung von zwei Schieneninfrastrukturfonds vor.

- Aus einem Fonds für die Modernisierung des Bestandsnetzes sollen die Instandhaltung, der Ersatz und die Modernisierung der Bestandsinfrastruktur (inklusive Elektrifizierung und DSD/ETCS), das Hochleistungsnetz, kleine und mittlere Maßnahmen im Bestand sowie der Betrieb des Netzes finanziert werden.
- Aus dem anderen Fonds zur Erweiterung des Bestandsnetzes sollen dann der kapazitätserweiternde Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur finanziert werden.

Und zweitens durch angepasste Regularien. Für die Beschleunigung des Digitalisierungs- und Elektrifizierungsprozesses im deutschen Eisenbahnnetz schlägt die BKS vor, gesetzliche und regulatorische Änderungen unter dem Schirm eines „Moderne-Schiene-Gesetz“ anzupassen.

- Das Gesetz müsste dann natürlich ein Bekenntnis zur Finanzierung beinhalten, Transparenz zur Steuerung schaffen und für gestraffte Prozesse in Vergabe, Planung, Realisierung und Zulassung sorgen.
- Für einen wirklich gesamthaften Ansatz muss eine zeitlich zur Infrastruktur synchrone Förderung der Ausrüstung von Neu- und Bestandsfahrzeugen mit den notwendigen digitalen Bordgeräten einen essenziellen Teil des Gesetzes ausmachen.

Lassen Sie uns gemeinsam loslegen!

Damit der monetäre Dünger seine größte Wirkung entfalten kann, müssen wir ihn jetzt im Frühling Schritt für Schritt streuen.

Wir sollten noch in diesem Jahr auf den guten Ergebnissen der Schnellläuferprojekte aufsetzen und weitere Projekte entsprechend der Generalunternehmersystematik umsetzen.

Wir packen mit an, damit die Mittel, die da sind, auch auf die Gleise kommen.

Steht ein modernes und den Zielen der Verkehrspolitik angepasstes Schienennetz, sind energiesparende und komfortable Züge für eine klimafreundliche Mobilität zu beschaffen.

Wie das gelingt, wird Ihnen im Folgenden mein Kollege Axel Schuppe erläutern.