

Stellungnahme des Netzbeirats zum aktuellen Geschäftsplan
(2019) der DB Netz AG gem. §34 AEG

Struktur der Stellungnahme

<u>1</u>	<u>Vorbemerkung</u>	<u>4</u>
<u>2</u>	<u>Stellungnahme</u>	<u>5</u>
2.1	Block I – Ausbau und Entwicklung	5
2.1.1	740m-Netz	5
2.1.2	Netzkonzeption 2030 / 2040	5
2.1.2.1	Planungshorizont 2030	5
2.1.2.2	Planungshorizont 2040	7
2.1.3	Elektrifizierungsprogramm	9
2.1.4	Aktuelle TOP-Projekte	10
2.2	Block II - Erhalt	11
2.2.1	LuFV III	11
2.2.2	Anlagen	13
2.3	Block III - Art	14
2.3.1	Digitale Schiene Deutschland	14
2.3.1.1	European Train Control System (ETCS)	14
2.3.1.2	Digitale Stellwerke (DSTW)	15
2.3.1.3	Anlagen	16
2.4	Block IV - Bereitstellung	17
2.4.1	Qualität	17
2.4.2	Ausgewählte Projekte Betrieb	17
2.4.2.1	Grüne Funktionen der Zuglaufregelung	17
2.4.2.2	PlanStart	17
2.4.2.3	PlanKorridore	18
2.4.3	Das Naturgefahrenmanagement der DB Netz AG	18
2.5	Quantitativer Teil	20

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Marktentwicklung im Schienenverkehr seit 2008	6
Abbildung 2	Modernitätsgrad der Verkehrsinfrastruktur seit 1950	11

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Bisheriger Umsetzungsstand bei Bestandszahlen und Key Performance Indicators	20
-----------	--	----

1 Vorbemerkung

Gemäß § 34 AEG hat der Netzbeirat die Aufgabe, Empfehlungen zur Entwicklung, zum Ausbau und zum Erhalt der Schienenwege abzugeben. Dazu gibt das Gesetz dem Betreiber der Bundesschienenwege im Rahmen des Geschäftsplans gem. § 9 ERegG „Geschäftsplan des Betreibers der Schienenwege“ im Einzelnen vor:

„Jeder Betreiber der Schienenwege hat einen Geschäftsplan zu beschließen, der auch die geplanten Investitions- und Finanzierungsprogramme enthält. Der Plan ist so zu entwerfen, dass eine optimale und effiziente Nutzung, Bereitstellung und Entwicklung der Infrastruktur unter gleichzeitiger Wahrung des finanziellen Gleichgewichts und Bereitstellung der zur Erreichung dieser Ziele erforderlichen Mittel gewährleistet ist. Jeder Betreiber der Schienenwege sorgt dafür, dass Zugangsberechtigte vor der Annahme des Geschäftsplans durch den Betreiber der Schienenwege die für das Erreichen der Ziele wesentlichen Informationen erhalten. Sie haben durch den Betreiber der Schienenwege die Möglichkeit zu erhalten, sich zum Inhalt des Geschäftsplans zu äußern, was die Zugangs- und Nutzungsbedingungen sowie die Art, die Bereitstellung und den Ausbau der Infrastruktur anbelangt. Darüber hinaus ist den Mitgliedern des Netzbeirates nach § 34 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Der Regulierungsbehörde und den zuständigen Aufsichtsbehörden sind der Geschäftsplan und die Hinweise der Zugangsberechtigten zur Verfügung zu stellen.“

Der Vorstand des Betreibers der Schienenwege hat diese Empfehlungen und die Stellungnahmen des Netzbeirates zum Geschäftsplan nach § 9 des Eisenbahnregulierungsgesetzes zum Gegenstand seiner Beratungen zu machen.

2 Stellungnahme

2.1 Block I – Ausbau und Entwicklung

2.1.1 740m-Netz

Der Netzbeirat unterstützt grundsätzlich Schaffung eines – im Prinzip inzwischen überfälligen – durchgängigen Schienennetzes für 740 m lange Güterzüge. Es ist zu begrüßen, dass für Ende des Jahres mit insgesamt elf fertiggestellten von insgesamt 75 Einzelmaßnahmen zu rechnen ist. Bedauerlicherweise kann nicht nachvollzogen werden, wie die kapazitive Wirkung dieser Maßnahmen zu beurteilen ist; so fehlen Angaben zu Länge der ertüchtigten Strecken sowie zusätzlich fahrbare Zugzahlen.

Nach wie vor fällt es schwer nachzuvollziehen, warum für derart strategisch elementare Maßnahmen ein Zeitraum mehr als 20 Jahren benötigt wird.¹ Zur Befahrbarkeit „erster Korridore“ (bislang für 2023 geplant) finden sich keine Aussagen. Zudem bedarf es klärender Aussagen zur zukünftig tatsächlich möglichen Nutzung der Strecken des 740m-Netzes.²

Im dritten Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt wurden dem Schienengüterverkehr neben den sog. Systemtrassen inzwischen weitere sog. „Flexi-Trassen“ zugestanden: Sicherzustellen ist jedoch auch, dass dieses aus logistischer Sicht bislang wenig überzeugende Angebotskonzept für Trassen dann den Verkehrsunternehmen auch tatsächlich erlaubt, wirtschaftlich tragfähig Güterzüge auf dem 740m-Netz fahren zu lassen (Länge, Gewicht).

In diesem Zusammenhang sei erneut auf die hohe Bedeutung der Schaffung neuer bzw. verlängerter Überholgleise hingewiesen. Von ihnen profitieren alle Arten des Schienenverkehrs unmittelbar, da weitere Überholgleise das Netz leistungsfähiger, flexibler und resilienter macht.

2.1.2 Netzkonzeption 2030 / 2040

2.1.2.1 Planungshorizont 2030

Der Netzbeirat hatte bereits in der vorhergehenden Stellungnahme die Netzkonzeption 2030 als Grundkonzeption zur Netzentwicklung begrüßt; es bedarf erheblicher Anstrengungen, weitere Kapazitäten zu schaffen für die bekannten Wachstumsziele wie plus 70% im Schienengüterverkehr. Die Netzkonzeption greift viele Anregungen der Kundenseite bzw. des Netzbeirates sowie der VDV-Maßnahmenliste „Investitionsbedarf für das Bundesschienenwegenetz aus Sicht der Nutzer“ auf. Dass ein nennenswerter Teil der nach der Netzkonzeption erforderlichen Maßnahmen in die Dringlichkeitskategorien „Vordringlicher Bedarf“ bzw. „Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung“ des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) bzw. des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchWAG) aufgenommen wurde, spricht für sich selbst, denn die Symptome in Bezug auf Überlastung, Ausfallsicherheit und Betriebsqualität sind überdeutlich.

Der Netzbeirat teilt die positive Einschätzung zu den Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung des Schienenverkehrs vom Grundsatz her. Hinzuweisen ist jedoch auf die Erfolge, in den europäischen Volkswirtschaften eine Entkopplung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum zu erreichen; Eurostat dokumentiert dies bereits für den Personenverkehr. Bei diesem De-Coupling-Ansatz geht es darum,

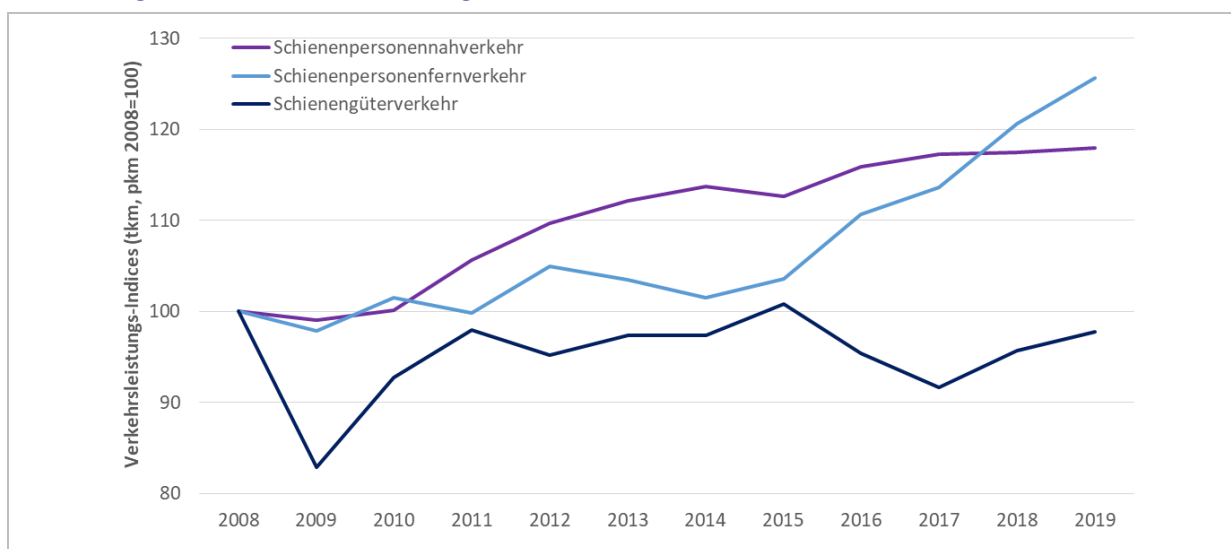
¹ Vgl. Aussage Geschäftsplan 2019, S.6.

² Hier ist auch auf die genannten Top-Projekte des Geschäftsplans hinzuweisen. Dort fehlen ebenfalls Details zu Teilschritten der Umsetzung und Kapazitätseffekten.

im Sinne einer verbesserten Nachhaltigkeit die Entwicklung des Wirtschaftsgeschehens (typischerweise gemessen als Bruttoinlandsprodukt (BIP) als Summe aller produzierenden und Dienstleistungen) so zu organisieren, dass nicht automatisch damit auch ein Verkehrswachstum einhergeht mit den damit typischerweise verbundenen negativen Folgen in Bezug auf Flächenbedarf, Unfallanzahl und – folgen, Lärm- und Emissionslasten sowie Verbrauch von fossilen Energieträgern.

Der von der DB AG dargestellte generelle Trend zur Schiene kann in der pauschalen Form nicht uneingeschränkt unterstützt werden, wenngleich er selbstverständlich für äußerst sinnvoll erachtet wird. Dies gilt insbesondere auch unter dem Aspekt der Stärkung umweltfreundlicher Verkehre („Energie- wende“, „Verkehrswende“). Die in der folgenden Abbildung angeführten Index-Werte illustrieren, dass zweifellos in den letzten zwölf Jahren beachtliche Fortschritte erzielt wurden. Gleichwohl führen die aktuellen Rahmenbedingungen (u.a. Kostensteigerungen, Engpässe bei Personal und Netzkapazität) jedoch zu Performanceeinbußen. Das allseits diskutierte Thema knapper „Kapazität“ dürfte einer der Gründe sein, weshalb (nicht nur) der Schienengüterverkehr in messbarer Form behindert wird. De facto wird heute im Schienengüterverkehr weniger Verkehrsleistung erbracht als zur Zeit der beginnenden Finanzkrise.

Abbildung 1 Marktentwicklung im Schienenverkehr seit 2008



Quelle: Destatis, Fachserie 8, Reihe 3.1, 30.10.2020.

Der dargestellte Umstand wiegt umso schwerer, als allseits politische und gesellschaftliche Erwartungen verstärkt worden sind, die „Schiene“ könnte die Klimafolgen der Volkswirtschaft im Allgemeinen und des Verkehrssektors im Besonderen in nennenswerter Form herbeiführen. Mit einem Marktanteil bei den Verkehrsleistungen von deutlich unter 20% ist das nicht mehr ohne Weiteres möglich.

Mit Blick auf die postulierte Verkehrswende ist entscheidend, dass nicht nur die Verkehrsleistungen gesteigert werden können, vielmehr ist es nötig, dass Güter in Richtung Verkehrsträger Schiene umsteigen können und wollen. Ohne eine entsprechend vorgehaltene Vielzahl von über das ganze Land verteilte und schienenverkehrsseitig gut zu erreichende Zugangsstellen (Ladestellen, Personenbahnhöfe, Gleisanschlüsse, Terminals usw.) ist der gewünschte massive Umstieg von Gütern und Personen unmöglich.

Im Kontext der Verkehrswende muss es darum gehen, erheblich mehr Personen und Güteraufkommen einen in jeder Hinsicht einfachen Zugang zum Netz zu ermöglichen. Der Verkehrsträger Schiene ist beim Aufkommen mit einem Marktanteil (Tonnage) von etwa 7 bis 8% faktisch nur noch ein Nischen-Player. Die bereits öffentlich von Branchenvertretern postulierte Systemrelevanz der Schiene im klimatechnischen Sinne dürfte bei einem Marktanteil von etwa 20% aufwärts zu bejahen sein. Das wiederum würde bedeuten, dass sich das Ladungsaufkommen von heute mit rd. 340 Mio. t innerhalb der nächsten maximal zehn Jahre auf rd. 1 Mrd. t erhöhen müsste. Hieraus leitet sich zwingend ab, dass es signifikant mehr Schnittstellen in einem engmaschigeren Netz als heute (-> Reaktivierungen) bedarf, damit eine solche Menge an Güteraufkommen „umsteigen“ kann.

Abschließend ist zu diesem Punkt darauf hinzuweisen, dass das Netz neben der grundlegenden Erweiterung auch umfangreicher Maßnahmen zur Aufholung der Instandhaltungsrückstände (Tunnel, Brücken, Bahnhöfe, Leit- und Sicherungstechnik) bedarf. Diese Rückstände beeinflussen seit geraumer Zeit die Performance des Sektors insgesamt, mit der Folge, dass den Erwartungen der Märkte hinsichtlich Qualität und Kapazität nur eingeschränkt entsprochen werden kann. Warum beispielsweise Abstellgleise u.Ä. in ihrem Bestand nach wie vor vom Markt genommen werden, erschließt sich – Stand heute – nicht.

2.1.2.2 Planungshorizont 2040

Zurecht wird darauf hingewiesen, dass bis 2030 eine Fahrgastverdopplung erreicht bzw. der Schienengüterverkehr lt. Prognose um 70% bei der Verkehrsleistung steigen soll; für 2040 wird mit entsprechend neuen Planzahlen zu rechnen sein. Dahinter stehen Erwartungen von Politik und Gesellschaft in Effekte aus der Energie- bzw. Verkehrswende, bei der von der Schiene dezidierte Beiträge erwartet werden.

Tatsächlich ist der aus der steigenden Transportleistung abgeleitete Handlungsbedarf in Bezug auf Verkehr und Infrastruktur jedoch deutlich größer als bislang dargestellt. Es wird nicht nur ein deutliches Plus bei der Kapazität auf „Strecke“ und „Knoten“ benötigt. Beide Bereiche sind bereits seit Jahren kapazitätskritisch. Hinzu kommt der Bedarf an einer signifikant höheren Anzahl von Schnittstellen zum Schienennetz. Hier sind insbesondere für den Güterverkehr neue Containerterminals zu nennen, die die heute weitgehend ausgelasteten Anlagen entlasten, ferner mehr bzw. modernisierte Gleisanschlüsse sowie neue Formen des physischen Netzzugangs (Multi-User-Anlagen wie Railports usw.), damit auch Verloader neuer oder anderer, bislang untypischer Industriesektoren als bislang mit kleineren Aufkommen Bahnlogistik nutzen können (KEP, Lebensmittel, Stückgut). Ohne eine drastische Erhöhung von physischen Schnittstellen zu einem zukünftig engmaschigen Netz, werden Güter und Personen in einem ausreichenden Umfang umsteigen können.

Grundsätzlich gilt das für den Güterverkehr Ausgeführte analog auch für den Personenverkehr. Insbesondere müssen die Bahnhöfe der wichtigeren Netzknoten (umfangreiche Umsteigeverbindungen) auf die erkennbaren Fahrgastzuwächse ausgerichtet werden. Die Engpasssymptome sind auch hier insbesondere während der Hauptverkehrszeit evident; allseits bekannt sind die zum Teil massiven Staus an Rolltreppen, Auf- und Abgängen zwischen Fernbahnsteigen bzw. zwischen Fernbahnsteigen und S- und U-Bahnsteigen (bspw. Hamburg, Frankfurt, München). Verschärfend kommt hinzu, dass sich auf den Bahnsteigen und den Verbindungswegen zum Teil viele verkehrs“fremde“ Installationen befinden wie Werbetafeln, Kioske oder andere, die den Verkehrsfluss insbesondere zu Peak-Zeiten

behindern und die Übersichtlichkeit verschlechtern; hingewiesen sei hier beispielhaft auf die steigende Anzahl älterer Menschen (23 Mio. über 60 Jahre) und ihre vielfach reduzierte körperliche oder mentale Leistungsfähigkeit.

Außerdem braucht es auch für ein signifikantes Mengenwachstum im Personenverkehr vor allem auch in der Fläche eines deutlich dichteren Netzes an Bahnhöfen/Haltepunkten, die einen Zugang zum Verkehrssystem Schiene vereinfachen bzw. vor Ort eine Mobilität per Pkw, Bus oder Anrufsammeltaxi ohne „letzte Meile“ ermöglichen. Zahlreiche Mittelzentren, davon in gibt es in Deutschland lt. VDV 123 mit rd. 1,8 Mio. Einwohnern, wie Würselen, Monschau, Warstein, Bergkamen, Homberg, Clauthal-Zellerfeld, Lüchow oder Schleiz haben auf ihren Stadtgebieten keinen Zugang mehr zu dauerhaftem und regulärem Schienenpersonenverkehr (Basis: EBO oder BOStrab). Das Mengenwachstum im Personenverkehr wird sich und sollte sich nicht nur auf die Metropolen und größeren Agglomerationsräume erstrecken. Vielmehr sollte es darum gehen, auch in der sog. „Fläche“ ein attraktives Verkehrsangebot zu verankern, das im Vergleich zu Bus und Pkw wettbewerbsfähig ist und ressourcenschonend erstellt werden kann. Das bedeutet nicht, dass alle Umstellungen von Bahn auf Straße rückgängig gemacht werden sollen. Gleichwohl kann ein Verkehrsmengenwachstum der beschriebenen Art eben auch nicht allein in den Großstädten stattfinden; dort sind die Kapazitäten ohnehin angespannt, die Lärmlasten massiv und die Widerstände gegen Erweiterungsmaßnahmen absehbar. Der Wettbewerb im SPNV hat in den letzten Jahren gezeigt, zu welchen Kostensenkungen hier der intramodale Wettbewerb geführt hat. Seine Fähigkeiten in Bezug auf Qualität und Kosten sollte auch dazu genutzt werden, „in der Fläche“ die Marktpräsenz der Schiene deutlich auszubauen. Hierfür erforderliche Infrastrukturinvestitionen werden seitens des Netzbeirats vom Grundsatz her unterstützt.

Zu begrüßen ist, dass bereits an einer „Netzkonzeption 2040“ gearbeitet wird. Details dazu sind noch nicht bekannt, diese sollten jedoch im Rahmen eines revolvierenden Prozesses in den nächsten Jahren regelmäßig kommuniziert werden. Der Netzbeirat bietet sich hier gerne als marktseitiger Impulsgeber und sogenanntes Sounding Board an. In Anbetracht der notwendigen Vorlaufzeiten z.B. bei Infrastrukturmaßnahmen wird auch an dieser Stelle ein hoher Handlungsdruck erkannt. Insofern bietet es sich an, dass die Maßnahmen zur Umsetzung der Netzkonzeption 2030 die höchste Priorität zur Umsetzung erhalten. Bund und DB Netz werden daher erneut aufgefordert, die Voraussetzungen für eine deutlich zügigere Bewertung und Umsetzung dieser Maßnahmen zu schaffen.

In diesem Zusammenhang wird auch eine Überarbeitung der volkswirtschaftlichen Kriterien für eine realistische Bewertung von Aus- und Neubauprojekten (Bestimmung der Kosten-Nutzen-Indices) angeregt. Vollkommen unplausibel ist z.B. der Planungsansatz im BVWP, dass gemäß aktueller Nutzenparameter über 80% des Nutzens einer Maßnahme (Neubaustrecke) aus Zeitvorteilen für den schnellen Personenverkehrs kommen sollen. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass sich unter dieser Prämisse Neubaumaßnahmen primär für den Nah- und/oder Güterverkehr sich so gut wie nie „rechnen“.

Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auf den Umstand, dass die Schärfe der Knotenproblematik (u.a. Netzkonzeption 2030) grundsätzlich unterschätzt wird. Die Kapazität der Knoten begrenzt bereits heute die Leistungsfähigkeit der von dort kommenden bzw. dorthin abgehenden Strecken deutlich. Insbesondere Bypässe und Durchschnittserweiterungen der Bahnknoten tragen dazu bei, das Schienennetz deutlich leistungsfähiger zu machen. Diese methodischen „Unzulänglichkeiten“ stehen einer

Infrastrukturentwicklung gemäß den skizzierten Marktbedarfen entgegen. Statt langlaufenden Großprojekten sollte den „zügigeren“ und „kleineren“ Maßnahmen der Vorzug gegeben werden, um dem Markt zeitnah insbesondere in Engpassbereichen mehr Kapazität und Qualität anbieten zu können.

2.1.3 Elektrifizierungsprogramm

Die Auflage eines Elektrifizierungsprogrammes des Bundes mit dem Ziel, bis 2025 70% des Schienennetzes zu elektrifizieren, erscheint aus Sicht des Netzbeirates vor allem aus umweltpolitischen Gründen sinnvoll. Die Erreichung dieses Ziels würde unmittelbar dem Image des Verkehrsträgers Schiene als effizientes Instrument zur Erreichung von Zielen des Klimaschutzes zuträglich sein. Lt. des Infrastrukturzustandsberichts für 2019 sind derzeit 61% des 33.291 km langen Bahnnetzes der Deutschen Bahn AG elektrifiziert. Rechnet man korrekterweise die NE-Bahn-Infrastrukturen hinzu, dann dürfte dieser Wert etwas geringer ausfallen.

Mit der Elektrifizierung lassen sich der Eisenbahnbetrieb flexibilisieren, umsteigefreie Verkehrsangebote ausbauen und im Güterverkehr schwerere Züge wirtschaftlich betreiben. Überschlüssig betrachtet bedeutet die Elektrifizierung aber auch, dass sich die spezifischen Kostenwerte je km Strecke etwa verdoppeln. Dies ist eine grundsätzliche Hypothek für alle Elektrifizierungsprojekte aus Sicht des Infrastrukturbetreibers für heute im Vergleich „schwach“ ausgelasteten Strecken(abschnitte); dem gegenüber stellt sich aus der Sicht der Kunden des Netzes die elektrische Traktion für viele Verkehrseinsetzungsfelder des Schienenverkehrs als die zu bevorzugende Variante dar.

Dieser Umstand wird zudem die bisher geplanten Budgets überproportional belasten und im Statusquo den Netzausbau allgemein nicht beschleunigen helfen. Kostenminimale Angebote zur Erschließung insbesondere strukturschwacher oder bevölkerungsextensiver Regionen mittels (bislang) schwach genutzter Angebote des Schienenverkehrs werden durch Elektrifizierung nicht erleichtert; ggf. wäre über Ausgleichszahlungen an die DB Netz AG nachzudenken, wenn sich solche, unter diesem Blickwinkel neu elektrifizierten Strecken nicht wirtschaftlich betreiben lassen, diese aber gleichwohl von Wirtschaft, Gesellschaft und Politik gefordert werden, u.a. zur Erreichung der Klimaziele („zero emission“).

Der Netzbeirat fordert die DB Netz AG und ihre Eigentümerin auch an dieser Stelle auf, das Elektrifizierungsprogramm des Bundes proaktiv und positiv zu gestalten. Von Seiten des Bundes erwartet er einen zügigen Hochlauf der für ein solches Programm bereitzustellenden Mittel. Auch die Länder werden aufgefordert, die Elektrifizierungsstrategie des Verkehrsträgers Schiene durch Ko-Finanzierung im Rahmen des GVFG und durch eigene Investitionen zu unterstützen.

Wünschenswert in diesem Zusammenhang wären konkrete Angaben zu den maßnahmenbezogenen Zeiträumen für die verschiedenen Elektrifizierungsprojekte einschließlich ihrer Finanzierungsform, um ein klareres Bild davon zu bekommen, was und wann dem Markt neue Infrastrukturangebote zugänglich gemacht werden sollen. Zudem wird daran erinnert, dass der Netzbeirat bereits Alternativen zur durchgehenden Elektrifizierung diskutiert hatte (Stützelektrifizierung etc.). Auf diesbezüglich mögliche Ergebnisse dieser Diskussionen wird im Geschäftsplan erkennbar nicht eingegangen. Der Netzbeirat erbittet hierzu die entsprechenden Detailangaben.

2.1.4 Aktuelle TOP-Projekte

Der Netzbeirat begrüßt die Priorisierung von für besonders wichtig und dringend erachteten Infrastrukturprojekten. Eine Beurteilung allein anhand der Darstellungen im aktuellen Geschäftsplan bzw. des dort dazu allein angeführten Investitionszustandsberichts kann an dieser Stelle jedoch allein schon wegen des über 250 Seiten starken Umfangs nicht gelingen. Damit erübrigt sich auch die Diskussion (eigentlich notwendiger) einzelner Maßnahmen. Erkennbar wird zudem nicht, an welcher Stelle des Netzes ein positiver Kapazitätseffekt (in welchem Umfang) ausgelöst wird und zu welchen Zeitpunkten kapazitive Effekte eintreten sollen. Mit Blick auf die bekannten Ziele wie Verkehrswachstum im Schienengüterverkehr oder im Kontext des Deutschland-Takts erscheint dies als schmerzlicher Qualitätsverlust.

Mit der Maßnahme 2. Stammstrecke (München) und den Maßnahmen an den Knoten Köln und Frankfurt finden sich immerhin drei Themen, die nicht primär auf streckenbezogene Kapazitätserweiterungen ausgerichtet sind. Dies kann prinzipiell als ein Fortschritt in der Konzeption des Netzausbaus gewertet werden. Inwieweit die Kapazität des Netzes hierdurch tatsächlich erweitert wird, kann nicht abgeschätzt werden.

Es bestehen an dieser Stelle somit erhebliche Vorbehalte fort, betreffen doch viele Maßnahmen in erster Linie die S-Bahn-Verkehre in den Knoten, die für eine überregionale Netzkapazität nur von sekundärem Nutzen sind. Diese Vorbehalte stützen sich auch auf die bereits skizzierten, deutlich höheren Anforderungen von Politik und Gesellschaft an den Verkehrsträger Schiene, als diese im vorliegenden Geschäftsplan grafisch dargestellt werden.³ Es wurde bereits u.a. auf das Thema Netzzugangsstellen für den Personen- und Güterverkehr hingewiesen, ohne die ein Verkehrsträgerwechsel mit Klimarelevanz aussichtslos bleiben muss. An dieser Stelle sollte aus Sicht des Netzbeirats konzeptionell eine weitere Schärfung erfolgen.

Ferner bittet der Netzbeirat nochmals um Details insbesondere auch zu den Tranchen des 740m-Netzes aus den sogenannten „Top-Projekten“. Allein schon gemessen am Wording bedarf es deutlich weiterführender Ausführungen zu Mittel-Zweck-Beziehungen und entsprechenden kapazitätsbezogenen und anderen aus Marktsicht notwendigen Angaben.

³ Vgl. Grafik Geschäftsplan 2019, S.4.

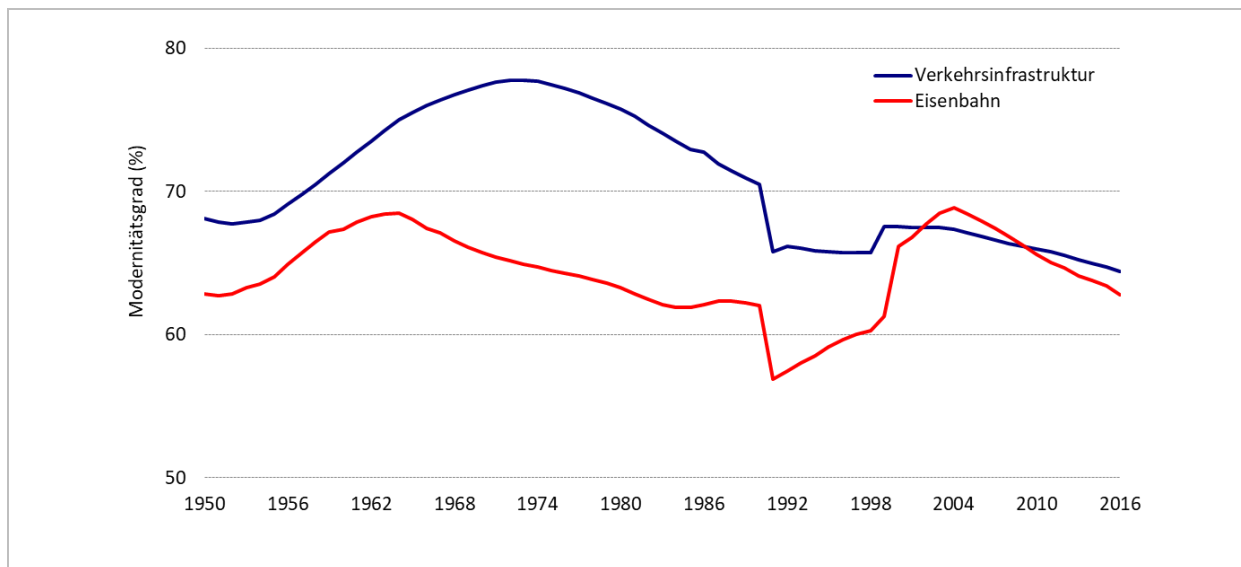
2.2 Block II - Erhalt

2.2.1 LuFV III

Grundsätzlich wird seitens des Netzbeirats begrüßt, dass sich die Vertragsparteien der LuFV III (DB AG und Bund) darauf vereinbart haben, „durch unternehmerisches Handeln eine hohe Effizienz der jährlich eingesetzten Bundesmittel und Eigenmittel der EIU zu gewährleisten, um die Leistungsfähigkeit der bestehenden Infrastruktur hinsichtlich ihrer Qualität und Verfügbarkeit zu erhalten und zu verbessern.“ Mit der LuFV III wird es möglich, die Modernisierung des Netzes voranzutreiben. Auf die Wichtigkeit dieser Modernisierung wurde bereits hingewiesen. Nachdenklich stimmt jedoch, dass es überhaupt auch noch in 2019 einer solchen Zielvereinbarung bedurfte, denn ein solches Ziel müsste doch bereits Leitlinie desjenigen Infrastrukturunternehmens gewesen sein, das seit dem 1.1.1994 als Aktiengesellschaft organisiert und damit auch formal der Gewinnerzielung verpflichtet ist.

Der aufgerufene Gesamtbetrag von rd. 32,8 Mrd. EUR ist einerseits zu begrüßen, andererseits relativiert sich dieser, da sich das Budget auf fünf Jahre erstreckt. Daraus ergeben sich rechnerisch Jahresraten in der Größenordnung von 6 bis 6,5 Mrd. EUR. Es muss davon ausgegangen werden, dass mit den Jahreswerten der Modernitätsgrad (Abbildung 2)⁴ des Netzes nur graduell verbessert werden kann. Seit 1950 ist es zu keiner Zeit gelungen, einen Modernitätsgrad für den Verkehrsträger Schiene zu erreichen, der dem aller anderen Verkehrsträger, hier als Summe „Verkehrsinfrastruktur“ dargestellt, entspricht.

Abbildung 2 Modernitätsgrad der Verkehrsinfrastruktur seit 1950



Quelle: Verkehr in Zahlen, verschiedene Ausgaben.

In diese Richtung kann auch die folgende Aussage im Geschäftsplan interpretiert werden: „Damit kann der Investitionsrückstau langfristig reduziert werden.“ Unklar bleibt, wie sich an dieser Stelle genau die Modernisierung des Netzes darstellen soll. Hier bedarf es deutlich detaillierterer, zusätzlicher Aussagen, um aus Perspektive des Marktes abschließende Einschätzungen vornehmen zu können.

⁴ Modernitätsgrad: Verhältnis von Brutto- zu Nettoinvestitionen.

Nicht erläutert bleibt, was die 3-i-Strategie von DB Netz im Detail für das Thema Investitionsaktivitäten bedeutet, einerseits für das Unternehmen und auf der anderen Seite im Ergebnis für die Marktsegmente des Schienenverkehrs. Diese Strategie wurde offensichtlich bereits 2006 und damit in der „Ära Mehdorn“ aufgelegt und gilt bis heute fort. Ob und welche Fortschreibungen es gegeben hat, welche materiellen Unternehmensziele dieser Strategie zugrunde liegen, um z.B. auf die in rd. 15 Jahren eingetretenen Veränderungen bei Unternehmen und Markt zu reagieren, lässt sich nicht nachvollziehen. Allein schon aus dem fortgeschrittenen Alter einer solchen Konzeption leitet sich für den Netzbeirat ein gewisser Vorbehalt ab.

Wünschenswert wäre an dieser Stelle, was im Einzelnen an Zielen bzgl. der Modernisierung des Netzes erreicht werden sollte und wie sich der diesbezügliche Zielerreichungsgrad darstellt, z.B. in Bezug auf bestimmte Typen von Gewerken (Tunnel, Brücken, Weichen usw.).⁵

Die Ausführungen zu Oberbau (4.1.1.), Brücken (4.1.2.) und Signalanlagen (4.1.3.) werden aufgrund des Sachzusammenhangs gesamthaft kommentiert. Auf die außerordentliche strategische Bedeutung eines modernen Netzes ohne größere Instandhaltungsrückstände wurde bereits eindringlich hingewiesen. Insofern können die Arbeiten bei DB Netz an diesen Themen nur begrüßt werden, zugleich ist jedoch an dieser Stelle noch mehr Nachdruck einzufordern. Zu kritisch ist die aufgezeigte Situation (nicht nur) bei den drei dargestellten Typen von Gewerken in Bezug auf die Investitions- bzw. Instandhaltungsrückstände.

Alle drei Punkte (Oberbau, Brücken, Signalanlagen) sind auf der Basis der vorliegenden Ausführungen nicht im Detail zu würdigen, da Plan- und tatsächliche Entwicklungen nicht oder nur partiell aus den Ausführungen im vorliegenden Geschäftsplan herauszulesen sind. Um die Analyse dieser Themenstellungen zu erleichtern, sollten die genannten Abschnitte 4.1.1. bis 4.1.3. in den kommenden Geschäftsplänen Teil der KPI bzw. der quantitativ unterlegten Netzstrukturen werden.

Entsprechend der besonderen Themenstellung müsste das auch die Berichtsform angepasst werden.⁶ Mit mehrperiodischen Darstellungen von Ziel-, jährlichen (oder unterjährigen) Plan- und Istwerten kann hier die notwendige Transparenz geschaffen und darauf aufbauend eine zielführende Analyse (auch der betrieblichen resp. verkehrlichen Auswirkungen) und Bewertung erfolgen. Hierzu könnte auch eine Abschätzung gehören, welche Investitionsmittel tatsächlich zusätzlich einzufordern wären, um das Netz auf einen „adäquaten“ zufriedenstellenden Entwicklungspfad zu bringen. Diese Abschätzung an Politik und Verbände zu transportieren, dazu könnte auch der Netzbeirat beitragen.

⁵ Dieser Wunsch stellt sich ungeachtet der Ausführungen im Geschäftsplan, Abschnitte 4.1.1. ff.

⁶ Teil einer solchen KPI-basierten Darstellung sollten auch Themen wie Bahnübergänge oder auch Tunnelbauwerke sein, wie dies bereits in der Kommentierung des letzten Geschäftsplans angeregt wurde.

2.2.2 Anlagen

Der Geschäftsplan 2019 macht unter der Perspektive „Erhalt“ keinerlei eigenständige Angaben zum Zustand des Netzes, sondern verweist dazu auf den 252 Seiten umfassenden Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2019, der im Rahmen der LuFV II im April 2020 veröffentlicht wurde.

Keiner der ehrenamtlichen Netzbeiräte*innen wird es jedoch leisten können, im Rahmen der Kommentierung auf den genannten, über 250 Seiten umfassenden Bericht im Detail einzugehen. Zudem ist dieser Ort nicht derjenige, an dem gezielt Methodik oder Aussagen des Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichts zu diskutieren wären. Eine punktuelle Herstellung von thematischen Bezügen, also Aussagen des Berichts, die sich auf das Gesamtnetz beziehen, im Verhältnis zur Rezeption der Märkte im Hinblick auf bestimmte infrastrukturbezogene Zustands- oder Performance-Themen, könnte in Zukunft ein sinnvoller Baustein sein. Mit Blick auf die notwendige Aktualität von Daten für eine zielführende Diskussion zwischen DB Netz AG und dem Netzbeirat sollte gleichwohl hierbei auch aktualisierten (vergleichbaren) Strukturdaten ebenfalls Raum gegeben werden.

An dieser Stelle erscheint es generell sinnvoll, eine gezielte Verschränkung der KPI, die im genannten Bericht angewendet werden bzw. in den quantitativen Datenpool des Netzbeirats Eingang finden werden, anzuregen. Wünschenswert wäre es, wenn im Rahmen des Geschäftsplans zumindest noch auszuwählende Aspekte der Infrastrukturzustandsentwicklung explizit dargestellt würden.

2.3 Block III - Art

2.3.1 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. Nicht nachgewiesen ist jedoch bislang, in welchem Umfang durch Digitalisierung die Kapazität eines Netzes bzw. streckenbezogen durch Maßnahmen der Digitalisierung tatsächlich gesteigert werden kann.

Der Netzbeirat bittet an dieser Stelle um belastbare Zahlen, dies auch mit Blick auf die mit ETCS in Verbindung gebrachten Kapazitätssteigerungen, die belegen, wie sich im Detail diese Zuwächse bei der Leistungsfähigkeit darstellen.

Ferner bittet der Beirat um Erläuterungen, was genau in Verbindung zu bringen ist mit dem Begriff der „Digitalen Schiene Deutschland“, was es konkret bedeuten soll, „die Eisenbahn für das 21. Jahrhundert aufzustellen“ und „Wachstumschancen für den Schienensektor“ zu schaffen und wie der dahinter zu vermutende Zeit- bzw. Umsetzungsplan inkl. Budgetierung ausschauen soll.

2.3.1.1 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 Betreiber von Eisenbahnfahrzeugen 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 durch Zusatzkosten induzierenden Parallelbetrieb.

Die DB Netz AG wird aufgefordert, in ihren Verhandlungen mit dem Bund auch die Finanzierung der Umstellung auf der Fahrzeugseite mit hoher Priorität zu vertreten und auf eine zeitnahe Komplettumstellung des Netzes zu dringen, um auch hierdurch zu Kostensenkungen zu kommen. Begrüßenswert ist, dass mit 16.000 km ETCS-Netz eine Zielgröße vorliegt. Wünschenswert wäre hier, den Implementierungspfad bis zum Jahr 2050 mit seinen schrittweisen Maßnahmen (was, wo, bis wann) kennenzulernen.

Kommt es tatsächlich zur Erreichung dieses Ziels, endet dann nach über 50 Jahren des kostentreibenden Parallelbetriebs für 16.000 km Netz das Nebeneinander von ETCS, CIR ELKE, LZB und PZB. Für den Rest des Netzes der DB AG bleibt dieser offensichtlich fortbestehen, mit der Folge, dass es auch weiterhin einen flächendeckenden Bedarf von signaltechnisch betrachtet Mehrsystemlokomotiven geben wird. Angesichts dessen, dass Güterverkehr auf der Schiene noch im Vergleich überdurchschnittlich kosten- bzw. investitionsintensiv ist, stellt sich eindeutig die Frage, ob dieser Prozess nicht deutlich beschleunigt werden könnte? Ungeachtet dessen erfordern auch die Netze der NE-Bahnen eine diesbezügliche Aufrüstung und finanzielle Gleichbehandlung. Auch die zwischen den Netzen der NE und der DB AG verkehrenden Züge erfordern auf lange Sicht einen leit- und sicherungstechnischen Parallelbetrieb. Insofern droht ein Fortbestand von parallel in Anwendung befindlichen Signalformen über Jahrzehnte hinweg, mit gravierenden Rückwirkungen auf die Kunden der Infrastrukturunternehmen.

Der Netzbeirat bittet an dieser Stelle um belastbare Zahlen, wie sich die mit ETCS in Verbindung gebrachten Kapazitätssteigerungen belegen lassen (analog zu Abs. 2.3.1). Aus verschiedenen Quellen wird signalisiert, dass es nach der Implementierung von ETCS zu geringeren Kapazitäten gekommen ist⁷. Hier bedarf es nach Auffassung des Netzbeirats einer Klärung der Sachverhalte, um frühzeitig Unsicherheiten im Markt entgegenwirken zu können. Auch auf das Risiko der Kostensteigerung bedingt durch inkompatible LST sei an dieser Stelle hingewiesen.⁸

Gerne würde der Netzbeirat auch dahingehend informiert werden, welche Studien aus eisenbahnwissenschaftlicher Sicht zur Implementierung von ETCS und den damit tatsächlich erreichten bzw. angestrebten Kapazitätsgewinnen in jüngster Vergangenheit durchgeführt worden sind und zu welchen Ergebnissen die Wissenschaft in Deutschland und Europa diesbezüglich im Detail gekommen ist.

Der Netzbeirat unterstützt die DB Netz AG gerne dabei, in ihren Verhandlungen mit dem Bund auch die Finanzierung der Umstellung auf der Fahrzeugseite mit hoher Priorität zu vertreten und auf eine zeitnahe Komplettumstellung des Netzes zu dringen, um auch hierdurch zu Kostensenkungen zu kommen (kein fortgesetzter Parallelbetrieb von ETCS und anderen digitalen bzw. analogen Signalisierungssystemen). Es muss eine rasche Lösung geben für die Finanzierung der bis 2040 als erforderlich benannten Beträge zur Fahrwegs- und Fahrzeugumrüstung (28 bzw. 4 Mrd. EUR bis 2040). Insbesondere die Förderung der Fahrzeugumrüstung ist noch vollkommen offen.

2.3.1.2 Digitale Stellwerke (DSTW)

Der Schritt zur Einführung der digitalen Stellwerkstechnik wurde bereits in der letzten Kommentierung grundsätzlich für gut und als zielführend befunden. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass die Umstellung der Stellwerke auch tatsächlich und dauerhaft zu Kostensenkungen und einer stabileren Betriebslage führt. Ein entsprechendes Qualitäts-Monitoring wird angeregt, sofern dies nicht bereits ohnehin in Anwendung ist, über deren Ergebnisse der Netzbeirat regelmäßige Informationen erbittet.

Auf die Risiken einer übermäßigen Zentralisierung wurde bereits hingewiesen. Betriebsbedingte Ad-hoc-Entscheidungen erfordern neben Ortskenntnis auch „kurze Wege“, um nicht z.B. im Havarie- oder Störfall kostbare Zeit dadurch zu verlieren (Stillstand), dass Interventions-Personale Stunden für die Anfahrt per Pkw benötigen. Ferner sollte darauf geachtet werden, dass die verwandten digitalen Systeme über eine Aufwärtskompatibilität verfügen, die es möglich macht, auch zu einem späteren Zeitpunkt noch neue technische Lösungen implementieren zu können (Firmware- und Hardware-Update-Option). Ferner sollten Änderungen an der zu steuernden Gleisinfrastruktur in den DSTW ohne große Zusatzkosten vorzunehmen sein. Andernfalls droht hier weitere Inflexibilität, um auch infrastrukturseitig auf eine veränderte verkehrliche Bedarfssituation zu reagieren (nachträgliche Schaffung neuer Abstellgleise, Bereitstellung neuer Gleisanschlussweichen usw.).

⁷ Vgl. das Beispiel Schweiz. Vgl. Schweiz - ETCS bringt Fahrzeitverlängerungen, in: Eisenbahn-Revue 02-2020, S.100.

⁸ Vgl. „ETCS bedroht Güterverkehr“, in: DVZ, 19.11.2019. Link: <https://www.dvz.de/rubriken/land/schiene/detail/news/etcs-bedroht-gueterverkehr.html> (12.12.2019).

2.3.1.3 Anlagen

Auf die Anlagen kann nicht näher eingegangen zu werden, da der Informationsgehalt für die meisten der Beiratsmitglieder, die zugleich auch Akteure mit unmittelbarem betrieblichen und verkehrlichen Bezug im Eisenbahnsektor sind, generisch sein dürfte, zumal die Termine zwischen der DB Netz AG und dem Netzbeirat bei dessen Mitgliedern zu aktuelleren Wissensständen geführt haben dürften.

2.4 Block IV - Bereitstellung

2.4.1 Qualität

Aus der Sicht des Netzbeirats kann das Thema der Qualität im Fahrplan über die Erneuerung der Fahrplan-IT nur begrüßt werden. Eine effiziente Form der Integration der Bauplanung in die Trassen-Konstruktion mit dem Ergebnis geringerer Aufwände bei zugleich verbesserter Pünktlichkeit kann prinzipiell betrachtet für alle Seiten nur von Vorteil sein. Für die kommenden Geschäftspläne sollte auch gegenüber dem Netzbeirat systematisch gemonitort werden, wie das Ziel der Erfassung von Verspätungen und Verspätungsursachen erreicht wird und ob sich in einer messbar anderen Ursachenverteilung EVU-EIU zukünftig niederschlägt.

Auf die von der DB Netz AG vorgestellten, ausgewählten Projekte („ReDesign inkl. Kommunikationsplattform BauKOMBAU“, „Tagesaktueller BuchFahrplan (TaBuFa)“, „Redesign Internationaler Fahrplan (TTR)“) zum Thema Fahrplan wird an dieser Stelle mangels fehlender Angaben zu den materiellen Projektfortschritten nicht weiter eingegangen.

Gleichwohl wird darum gebeten, in den kommenden Geschäftsplanperioden seitens DB Netz dazu zu berichten. Insbesondere wäre interessant zu erfahren, welcher ökonomische Nutzen sich aus den dargestellten Projekten ableiten lässt, sowohl für den Infrastrukturbetreiber, aber auch für seine Kunden.

2.4.2 Ausgewählte Projekte Betrieb

2.4.2.1 Grüne Funktionen der Zuglaufregelung

Grundsätzlich ist das Ziel, durch Fahrerassistenzsysteme Energie einzusparen, aus Gründen des Umweltschutzes, des Ansehens der Branche und auch aus Kostengesichtspunkten zu unterstützen. Allerdings muss das Ziel eines planmäßig funktionierenden Fahrbetriebes absoluten Vorrang haben. Weder für die Umwelt, das Image der Branche noch für deren Wirtschaftlichkeit ist etwas gewonnen, wenn zugunsten der Energieeinsparung Kompromisse bei der Qualität in Kauf genommen werden.

Dass das Produkt „Grüne Funktionen der Zuglaufregelung“ über den Wirkungsbereich bisheriger Fahrerassistenzsysteme hinausgeht, in dem Fahrempfehlungen aus Fahrplandaten sowie auf der Basis von Informationen über voraus- und nachfahrende Züge im Hinblick auf eine kapazitätsneutrale, energiesparende und vorausschauende Fahrweise ausgesprochen werden, stellt einen nennenswerten Fortschritt dar unter der Maßgabe, dass der reguläre Fahrbetrieb Vorrang behält.

Der Hinweis darauf, dass von den Eisenbahnverkehrsunternehmen inzwischen für ca. 32% der im Gebiet der DB Netz gefahrenen Trassenkilometer ZLR-Fahrempfehlungen abonniert haben, weist in die richtige Richtung. Die Darstellungen bedürfen insofern der Ergänzung, dass es detaillierter Aussagen dazu bedarf, wie sich der Kreis der dieses Tool nutzenden Unternehmen entwickelt und welche ökologischen, betrieblichen und ökonomischen Vorteile/Veränderungen sich hieraus ergeben für a.) das EIU selbst und b.) für das EVU.

2.4.2.2 PlanStart

Der Einsatz von Koordinatoren zur Verbesserung der Planmäßigkeit bei Beginn des Zuglaufs für die Top Fernverkehrs-Knoten wird als Maßnahme zur Stabilisierung des Fahrplanes auch an dieser Stelle begrüßt. Dabei sollten frei über den Tag disponierbare Grundlastverkehre im SGV (Programmverkehre) eher stabilisierend als kapazitäts- und qualitätsnehmend wirken. Die Gesamtentwicklung der

Pünktlichkeit im Netz ist ungeachtet der Wirkungen dieser und anderer Maßnahmen bislang deutlich negativ. Die Ursachen dafür liegen dabei nur zu einem Teil außerhalb des eigentlichen Verantwortungsbereichs des Infrastrukturunternehmens.

Die DB Netz AG wurde vom Netzbeirat 2019 aufgefordert, alles in ihrem Einflussbereich Stehende zu unternehmen, um die Pünktlichkeit massiv zu verbessern und ein wirkungsvolles, finanzielles Bonus-Malus-System in Bezug auf die Primärursachen für Verspätungen einzuführen, mit dem alle Beteiligten zu einem Höchstmaß an Qualität (Pünktlichkeit usw.) angehalten werden. Vor allem unplanbare Störungen gilt es in ihrer Wirkungstiefe deutlich zu reduzieren. Zu diesen Punkten ist dem vorliegenden Geschäftsplan nichts zu entnehmen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Zielsetzung von PlanStart eine Verbesserung der Beginn-Planmäßigkeit (> 1min) für 90% der Zugabfahrten im Fernverkehr in den wichtigsten Knoten sei.⁹ Details zur Zielerreichung und den damit in Verbindung stehenden Standorten können dem aktuellen Dokument nicht entnommen werden. Gleiches gilt für die Details zum Roll-out auf den Nahverkehr.

2.4.2.3 PlanKorridore

Dass die DB Netz AG für überlastete Schienenwege mit besonderer Verkehrsbedeutung Maßnahmenbündel schnürt, um hier schnell umsetzbare Maßnahmen der Erweiterung bzw. der Modernisierung die Stausymptome zu lindern, kann vom Grundsatz nur begrüßt werden. Nicht nachzuvollziehen sind die Kriterien, die einerseits die besondere Eignung der Strecken erkennen lassen; andererseits bleiben die erzielten Erfolge, die mit diesem Konzept erzielt werden, ungenannt (Verspätungsfälle, Verspätungsminuten). Zwei weitere Fragen stellen sich zudem: Wie lange bleiben die PlanKorridore aktiviert und wenn die Plankorridore so erfolgreich sind, warum werden diese nicht auch für andere der zweifelsohne vorhandenen kapazitätskritischen Streckenabschnitte ausgerufen, auch wenn deren Eignung (aus nicht bekannten Gründen) geringer ist?

2.4.3 Das Naturgefahrenmanagement der DB Netz AG

Den generellen Einschätzungen der DB Netz AG zur zukünftigen Entwicklung von Klima und Wetterphänomenen ist inhaltlich wenig hinzuzufügen.

Die Aussagen des Infrastrukturunternehmens zu seinem „Vegetationsmanagement“, zum „Witterungsmanagement“ und zum „Hitze-Programm“ sind rein deskriptiver Natur und beinhalten keine grundlegenden Aussagen, die aus Marktsicht durch den Netzbeirat kommentiert werden können.

Zum „Vegetationsmanagement“ hatte der Beirat vorgeschlagen, dieses zu flankieren durch eine Novellierung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Vegetationsschäden (analog zum Straßenrecht) und eine weitere Überarbeitung des Regelwerks.

Als Ziel wurde definiert, die kurzfristig deutliche Ausweitung des Rückschnitts entlang aller Trassen zu erreichen. Mangels quantitativer Angaben ist an dieser Stelle keine Kommentierung möglich. Analog gilt diese Feststellung auch für das „Wintermanagement“ und das „Hitze-Programm“. Dabei hat die Diskussion im Netzbeirat zum Thema Vegetation in 2020 die Notwendigkeit deutlich gemacht, hier zu

⁹ Wert u.a. aus Presseartikeln recherchiert für 2018. U.a. <https://www.welt.de/wirtschaft/article157458471/59-Sekunden-sind-das-Ziel-der-Verspätungspolizei.html> (09.11.2020).

qualifizierten und quantitativ unterlegten Festlegungen zu kommen. Anders kann nicht klar und transparent dargelegt werden, was der Verkehrsträger Schiene an dieser Stelle unternimmt, um hier u.a. mit den anderen Verkehrsträgern Schritt zu halten.

In Bezug auf das Wintermanagement wiederholt der Netzbeirat seine Forderung an die DB Netz AG, vermehrt Anstrengungen im Winterdienst mit einer ausreichenden Personalausstattung und in der winterfesten Ausrüstung der Infrastruktur vorzunehmen, insbesondere die Leistungsfähigkeit der Bereitschaftsdienste regelmäßig zu evaluieren, über die erzielten Ergebnisse zu berichten, und Konsequenzen aus den Ergebnissen zu ziehen.

Bevölkerung und Wirtschaft erwarten zu Recht ein vom Grundsatz her funktionierendes Verkehrs- und Logistiksystem. Gelingt der Schiene ein solches Angebot nicht, fehlt damit ein wesentlicher Anreiz, die Schiene zu nutzen statt Pkw, Flugzeug, Lkw oder Binnenschiff und der Verkehrswende damit das gewünschte Gesicht zu geben.

2.5 Quantitativer Teil

Bereits in der Kommentierung des Geschäftsplans für 2018 wurde dafür geworben, den Umfang der relevanten Daten zur Beschreibung des wirtschaftlichen, finanziellen und politischen Umfelds des Unternehmens DB AG zu fokussieren und dessen Erstellung so effizient zu gestalten, dass mit den vorliegenden Angaben zu Umfang und Zustand des Schienennetzes, seiner Komponenten und betrieblichen Funktionszuständen mit möglichst geringem Aufwand für die Mitglieder des Netzbeirats erkennbar wird.

Der Vorschlag des Netzbeirats, die Bestandteile der Schieneninfrastruktur, dessen betrieblich-technischen Zustände sowie den Netzbetrieb informatorisch aus einem Guss zu unterlegen, umfasste insgesamt 239 Kennwerte, davon 91 Bestandswerte und 148 betriebliche, technische bzw. wirtschaftliche Indikatoren. Im Sinne einer möglichst rasch zur Verfügung stehenden Zeitreihe, wurden bereits in der Kommentierung des ersten Geschäftsplans gem. §34 AEG mehrjährige (5 Jahre) bzw. unterjährig mehrperiodische Erhebungszeiträume (Quartale, Halbjahre, Monate) themenspezifisch vorgeschlagen. Die folgende Tabelle zeigt den im Geschäftsplan 2019 erreichten Umsetzungsstand, der sich auf lediglich ein Jahr (2019) als Datengrundlage bezieht.

Tabelle 1 Bisheriger Umsetzungsstand bei Bestandszahlen und Key Performance Indicators

	Bestandszahlen I	Bestandszahlen II	Kennzahlen I	Kennzahlen II	Summe
Soll	59	32	105	43	239
Ist	42	3	20	4	69
(%)	71,19	9,38	19,05	9,30	28,87

Anm.: Berechnung: Summe vom Netzbeirat vorgeschlagenen Kennwerte nach Kategorien / Summe von DB Netz AG übermittelten Infrastrukturdaten * 100.

Quelle: Projekt.

Der Netzbeirat hatte methodische Aspekte zur Datenerhebung bewusst offengelassen. Aus den vorgelegten Vorschlägen zu Bestands- und Kennzahlen sollte ggf. in gemeinsamer Arbeit der effizienteste und zugleich zielführendste Ansatz abgeleitet werden. Die von der DB Netz AG nunmehr vorgelegten, nach nicht weiter erörterten Methoden ermittelten Bestandszahlen für ein Jahr wurden in erster Näherung verglichen mit öffentlich verfügbaren Daten anderer Quellen. Als Referenzquelle kann zum Beispiel die regelmäßig veröffentlichten „Daten und Fakten“ der DB AG dienen. Die Daten zur infrastrukturellen Situation (Stand 2019) gehen offensichtlich in die gleiche Richtung (Bestandszahlen I), sind zum Teil übereinstimmend, wobei eine Zeitreihenanalyse, die präzisere Rückschlüsse auch in Bezug auf verfolgte Investitions- oder Instandhaltungskonzepte ermöglichen würde, noch nicht möglich ist. Während die Angabe z.B. zur Betriebslänge übereinstimmt, differiert sie an anderen Stellen mehr oder weniger stark.¹⁰

¹⁰ Ein Beispiel für vergleichsweise großen Abweichungen: Die Anzahl vorhandener Brücken wird im Rahmen des Geschäftsplans mit 25.707 angegeben, in „Daten und Fakten“ für 2019 gibt die DB AG 25.127 (Abweichung -2,3%).

Wünschenswert wäre eine möglichst kongruente Datensituation und eine Verständigung darauf, auf welcher Datenbasis die Ist-Situation bzgl. der Infrastruktur aus Marktsicht tatsächlich im Detail zu bewerten ist.

Wie Tabelle 1 illustriert variieren die Realisationsgrade erheblich. Deutlich über Durchschnitt konnten bereits die „Bestandszahlen I“ für ein Jahr dokumentiert werden. Besonders gering ist dieser in Bezug auf den Infrastrukturzustand (Bestandszahlen II). Hier liegen bislang lediglich drei Angaben vor (Alter Streckengleise, Weichen und Brücken). An dieser Stelle kann eine vom Gesetz vorgesehene Mitwirkung des Netzbeirats tatsächlich nicht erfolgen. Kaum anders lässt sich die Situation bei den „Kennzahlen II“ bewerten, hier finden sich bislang nur die Angaben zu den (mittleren?) Infrastrukturentgelten für die drei Verkehrsarten Reisezugverkehr, Regionalverkehr und Schienengüterverkehr.

Des Weiteren wird seitens DB Netz AG nicht weiter auf die Kapazitätssituation des Netzes eingegangen. Zu diesem erfolgskritischen Ausgangspunkt aller weiteren Überlegungen zu Verkehrsverlagerung, Wachstum usw. seitens Politik, Verkehrsunternehmen und Infrastrukturunternehmen hatte der Netzbeirat in den „Kennzahlen I“ bereits im Detail zahlreiche Indikatoren vorgelegt.

Der Netzbeirat hatte sich bereits Ende Juli 2020 sowohl zum allgemeinen Projektfortschritt als auch zu „ÜLS“ als Einstieg in eine detaillierte Kapazitätsbetrachtung positiv geäußert und den Konsens mit der DB Netz AG an dieser Stelle unterstrichen.¹¹ Dabei äußerte der Netzbeirat auch sein Verständnis, dass natürlich nicht „von heute auf morgen“ alle Teile des gewünschten Indikatoren-Sets in einem Geschäftsplan ihren Niederschlag finden können.

Im Jahresverlauf 2020 wurden die von der DB Netz für überlastet erklärten Streckenabschnitte bilateral erörtert. Die Ergebnisse dieses Arbeitsschrittes in Bezug auf das weitere Vorgehen bzw. auf grundlegende Erkenntnisse aus „ÜLS“ finden sich im Geschäftsplan 2019 jedoch noch nicht wieder. Damit stehen elementare Erkenntnisgewinne insbesondere dazu aus, wie das kritische Thema der Kapazitäten auf der „Strecke“ und in den „Knoten“ gemessen bzw. mit welchen Maßnahmen Verbesserungen ausgelöst werden können. Analog gilt dies für die Fehlerintensitäten, die vom Netzbeirat in der letzten Kommentierung des Geschäftsplans 2018 für ausgewählte Infrastrukturteile (Leit- und Sicherungstechnik, Oberleitung usw.) thematisiert worden sind.

Die nachstehenden Tabellen gibt ein detailliertes Bild der aktuell vorliegenden und vorgeschlagenen Infrastrukturdaten. Die vorliegenden Daten sollten in zukünftigen Geschäftsplänen direkt zu erkennen sein.

¹¹ Schreiben des Netzbeirats vom 30.07.2020 per Email am 07.08.2020.