

ETCS / DSTW

Kernforderungen mofair vor einer Rollout-Entscheidung

mofair unterstützt eine weiter gehende Digitalisierung der Schiene. Das Europäischen Zugsicherungssystem ETCS und die Vereinheitlichung und Digitalisierung der Stellwerkstechnik sind dabei ein entscheidender Punkt. Das Gesamtprojekt kann *den* Durchbruch für die „digitale Schiene“ bringen. Das hat mofair in den vergangenen Monaten in Gesprächen mit Politikern und anderen Multiplikatoren immer wieder deutlich gemacht.

In diesem Geist hat mofair seit Sommer 2017 die beiden großen Studien im Auftrag des BMVI – die „Migrationsstudie“ von ViaCon et al. sowie die „Machbarkeitsstudie“ von McKinsey – begleitet und sich intensiv eingebracht. Derzeit ist der Gutachter an der Reihe, seine Schlüsse zu ziehen und seine Empfehlungen gegenüber der Bundesregierung zu geben.

Planmäßig soll die Machbarkeitsstudie bereits im September 2018 abgeschlossen sein, um die Ergebnisse dann mit den Fach- und schließlich mit den Haushaltspolitikern diskutiert werden. ETCS wird es nicht zum Nulltarif geben.

Rechtzeitig vor Erreichen dieses Meilensteins möchten stellt mofair seine Position zum Gesamtprojekt noch einmal zusammenfassend dar:

1. *Die Unternehmen des Schienenpersonenverkehrs ziehen zunächst aus einer Ausrüstung mit einem neuen Zugsicherungssystem nur relativ wenige Vorteile:*

- Eine gegenüber den heutigen Sicherungssystemen weiter verbesserte Sicherheitstechnologie, die Unfälle und Beinaheunfälle noch unwahrscheinlicher macht, begrüßt mofair uneingeschränkt. Allerdings fügt mofair hinzu, dass unmittelbar und mit geringen finanziellen Mitteln umsetzbare mögliche technische Sicherheitsverbesserungen (Gleisfreimeldeanlagen, wo es noch keine gibt etc.) keinesfalls unter Hinweis auf eine womöglich Jahre später geplante ETCS-Ausrüstung einer Strecke unterbleiben dürfen.
- Im Personennahverkehr spielen Effekte aus der internationalen Interoperabilität eine nicht annähernd so große Rolle wie im Güterverkehr. Ein echter „Umstieg“ auf ETCS, der die anderen Zugsicherungssysteme aus EVU-Sicht überflüssig macht, ist bis auf weiteres nicht möglich.

- Die Implementierung von ETCS und digitalen Stellwerken geht mit der Erwartung einher, dadurch erhebliche Kapazitätsgewinne auf der Schiene erreichen zu können, auch und gerade an den Stellen, wo diese besonders dringend benötigt werden, nämlich in den Ballungsräumen. Diese Gewinne könnten dazu dienen, Investitionen in Stahl Beton entbehrlich zu machen. Wie groß diese Effekte sind, ist aber derzeit noch unklar.

Vor allem aber: Aus rein wirtschaftlicher Sicht bringen Kapazitätsgewinne den in Verkehrsvertragsregimen tätigen SPNV-EVU nicht viel – außer einer hoffentlich höheren Betriebsstabilität, die sich in geringeren Verspätungen und damit pönalereduzierend auswirken würden.

Einen direkten Nutzen würden die SPNV-EVU aus Kapazitätssteigerungen jedoch nur dann ziehen, wenn es auch *tatsächlich Mehrbestellungen* an Verkehren durch die Aufgabenträger gibt.

2. *Dagegen werden die Betreiber der Schienenwege, also im Wesentlichen die bundeseigene DB Netz AG mit ihren Tochtergesellschaften, massive Kostenreduktionen über die Jahre verwirklichen können:*

- ETCS ab Level 2, also die Varianten, die in der Machbarkeitsstudie angestrebt werden, machen streckenseitige Signale überflüssig. Der Infrastrukturbetreiber muss künftig weder streckenseitige Signale errichten noch Instand halten. Stattdessen werden in den Fahrzeugen „On Board-Units“ (OBUs) notwendig.
- Der Infrastrukturbetreiber wird zum zweiten dadurch entlastet, dass die verschiedenen Stellwerksformen von derzeit 73 (Bundestags-Drucksache 19/2711) auf einige wenige verringert werden und die Zahl der Stellwerke insgesamt massiv reduziert wird.
- Das senkt den Personalbedarf erheblich, was nicht nur Kosten als solche senkt, sondern erhebliche Herausforderungen beseitigt, was die Arbeitskräfteverfügbarkeit für (oftmals extrem veraltete) technische Systeme betrifft.
- Zwar werden die Einspareffekte mittelbar – über die Berechnung der Trassenentgelte – auch an die Zugangsberechtigten weitergegeben. Dies geschieht aber in hohem Maße phasenverschoben: Es kann passieren, dass zumindest ein Teil der Anfangsinvestitionen in die Trassenpreise einfließt, während späteren Reduktionen vermittelt über Regulierungsperioden, Zinseffekte und Verkehrsverträge extrem spät (oder teilweise auch gar nicht!) bei den SPNV-Unternehmen ankommen.

3. Die Einspareffekte fallen also bis auf weiteres ausschließlich beim Infrastrukturbetreiber an, während den SPNV-EVU kaum greifbare, belastbare Vorteile entstehen. Zudem wird die Funktion der streckenseitigen Signale in die Fahrzeuge verpflanzt. Ortsfeste Infrastruktur wird mobile Infrastruktur.

- Das ändert aber nichts an ihrem Status als Infrastruktur. Und für diese hat der Bund nach Art. 87e GG eine Gewährleistungspflicht. Dies schließt notwendigerweise eine Finanzierungspflicht mit ein. Es ist nicht erkennbar, warum diese Finanzierungsverantwortung nun auf die EVU übergehen sollte.
- Einer Abwälzung der Kosten über die Regionalisierungsmittel mittels von den Aufgabenträgern anzupassende laufende Verkehrsverträge lehnen wir klar ab. Dieses würde die Werthaltigkeit der Regionalisierungsmittel reduzieren, das Bestellvolumen zulasten der EVU verringern und vor allem die verkehrspolitischen Ziele der Bundesregierung (Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030!) geradezu auf den Kopf stellen.

4. In Deutschland gibt es über 400 Eisenbahnverkehrsunternehmen. Ginge man mit den klassischen Instrumenten einer Zuschussförderung an den ETCS-Rollout heran, würde das chaotische Zustände nach sich ziehen. Wir benötigen daher einen Gesamtprojektverantwortlichen.

- Jedes einzelne EVU, egal ob mit 1.000 Fahrzeugen oder mit fünf, müsste auf eigene Faust ein Umrüstungsprojekt für den OBU-Einbau bei den Fahrzeugen aufsetzen, die nicht ohnehin bereits abgeschrieben sind und ersetzt werden sollen/müssen. Die Folgen wären:
 - eine extrem teure Beschaffung, da besonders bei kleineren und mittleren EVU keinerlei Skaleneffekte eintreten werden.
 - zumindest die Gefahr, dass der ETCS-Standard sich immer weiter und unkontrolliert auseinanderentwickelt, weil die einzelnen Projekte zu sehr unterschiedlichen Zeitpunkten umgesetzt werden, sich der Standard aber parallel weiterentwickelt.
 - reihenweises Scheitern der Umrüstprojekte aufgrund vielfach nicht ausreichend vorhandener Kompetenzen und Kapazitäten in den einzelnen EVU. Die Projekte werden deutlich teurer und/oder deutlich länger dauern als eigentlich nötig.

- Daher bedarf es mindestens eines Gesamtprojektverantwortlichen. Also einer Organisation, die die Beschaffung, den Einbau und die Zulassung der On-Board-Units gesamthaft leistet und nach geeigneten Kriterien (Netze, Fahrzeugbaureihen etc.) vorantreibt.
 - Dieser Gesamtprojektverantwortliche kann der Betreiber der Schienenwege sein, es kann aber auch eine bisher noch nicht bestehende, speziell für diese Aufgabe zu gründende Organisation sein.
 - Dieser Organisation würden die EVU unter bestimmten Bedingungen (Entschädigung während der umbaubedingten Ausfallzeiten, Verantwortung für die Funktionsfähigkeit des Systems, Erlangung der notwendigen Zulassungen) den Einbau der OBUs gestatten („Gestaltungsmodell“).
 - Das bedeutet nicht, dass sich die Wettbewerbsunternehmen des Personenverkehrs aus der Debatte verabschieden wollen oder dass sie ihre technische Verantwortung als EVU nicht wahrnehmen.
 - Über Ziele, Eckpunkte und Meilensteine des Gesamtprojekts muss auch nach Vorliegen der Machbarkeitsstudie regelmäßig in geeigneter Form gesprochen werden. Und dass die EVU ihre Expertise in den konkreten Umrüstungsprozess einbringen, ist ebenfalls selbstverständlich. Die Koordination der konkreten Umsetzungsschritte durch einen Gesamtprojektverantwortlichen ist aber aus den genannten Gründen unabdingbar.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten:

- Die komplette Finanzierung der ETCS-On-Board-Units einschließlich Umbau- und Zulassungskosten muss als mobile Infrastruktur vollständig durch die öffentliche Hand erfolgen.
- Die Projektumsetzung muss in der Hand eines Gesamtprojektverantwortlichen liegen.

Wie auch immer die Entscheidung der Bundesregierung und des Parlaments ausgehen mag – reine Erfüllung der Anforderungen des National Implementation Plans oder Vollausrüstung mit ETCS und digitalen Stellwerken: In jedem Fall muss es klare und belastbare Planungen über mehrere Jahre geben, die mit den Aufgabenträgern des SPNV und den EVU abgestimmt werden. Nur so können die Risiken bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen so gering wie möglich gehalten werden.