

Handelsblatt

Handelsblatt online vom 10.03.2021

Unternehmen
Handel + Konsumgüter
Milliarden-Projekt

Dank Corona-Konjunkturpaket: Digitalisierung der Bahn kommt fünf Jahre früher als geplant

Einige Stellwerke arbeiten mit mehr als 80 Jahre alter Technik. Industrie und Bahn haben nun den Startschuss für deren Modernisierung gegeben. Mit ihr sind große Ziele verbunden.

Sieben veraltete Stellwerke der Deutschen Bahn werden in diesem Jahr vorzeitig auf digitale Technik umgerüstet. Eine entsprechende Vereinbarung haben der Staatskonzern und die Bahnindustrie unterzeichnet und sich auf die Pilotprojekte festgelegt.

Die auf insgesamt 28 Milliarden Euro veranschlagte Digitalisierung des Bahnnetzes in Deutschland könnte damit schon 2035 und damit fünf Jahre früher als ursprünglich geplant abgeschlossen werden. Ziel dieses Umbaus ist es, das Netz zuverlässiger und leistungsfähiger zu machen.

Die Bahn hofft, durch die Digitalisierung 20 Prozent mehr Kapazitäten aufs Gleis zu bekommen, ohne einen Kilometer neue Strecke bauen zu müssen. Unter anderem, weil Züge bei digitaler Überwachung in dichterem Abstand fahren dürfen.

Ein weiterer Effekt: Digitalisierung ist Voraussetzung für das europäische Zugsicherungssystem ETCS, das grenzüberschreitenden Bahnverkehr wesentlich erleichtert. Gerade erst haben die EU-Mitgliedstaaten im Rahmen des Green Deals verabredet, das transeuropäische Netz zwischen den großen Städten auszubauen, um Kurzstreckenflüge zu ersetzen. Nach Angaben von Bahn und Industrieverband VDB werden in diesem Jahr sieben Regionalstrecken in Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Thüringen und Bayern mit der modernsten Stellwerkstechnik ausgerüstet. Das seien 'wichtige Puzzleteile', sagte VDB-Präsident Andre Rodenbeck dem Handelsblatt.

Technische Ausrüstung teilweise gar nicht mehr modernisierbar

Die Stellwerke gelten als Pilotprojekte. Damit sollen Erfahrungen gesammelt werden, wie der Modernisierungsplan effizient und schnell umgesetzt werden kann. Ab 2022 sollen Stellwerke in großem Stil ausgetauscht werden.

In Deutschland sei die Steuerung des Bahnnetzes mit seinen 33.000 Kilometern besonders komplex, sagte Rodenbeck. Im Gegensatz zu anderen Ländern wie etwa Frankreich werden sehr viele Strecken sowohl von Güterzügen und Regionalbahnen wie auch Hochgeschwindigkeitszügen genutzt. Es sei eine 'Riesenherausforderung', so ein Netz zu steuern und zu modernisieren.

Die Herausforderung wird auch deutlich bei einem Blick auf die veraltete technische Ausrüstung. Die Deutsche Bahn betreibt nach eigenen Angaben aktuell rund 2700 Stellwerke, mit denen etwa eine Viertelmillion Weichen und Signale gesteuert werden. Das Problem: Es gibt ein halbes Dutzend verschiedene Bauformen, die sich zum großen Teil gar nicht modernisieren lassen.

Noch schlimmer: Nach Berechnungen der Bahnindustrie arbeiten 1700 Stellwerke mit Vorkriegstechnik, sind also mindestens 80 Jahre alt. Darunter fallen allein 700 mechanische Stellwerke, die noch aus Preußens Zeiten stammen. Solche Anlagen sind zum Teil sehr störanfällig und einer der Gründe dafür, warum es so häufig zu Verspätungen kommt.

Durch die Digitalisierung braucht die Bahn wesentlich weniger Stellwerke, weil das gesamte Netz zentraler gesteuert wird. Am Ende sollen es nur noch rund 280 solcher Anlagen sein.

Bahnnetz-Digitalisierung verschlingt 28 Milliarden Euro

Finanziert wird das am Mittwoch zwischen Bahn und Industrie unterzeichnete 'Beschleunigungsprogramm' aus dem Corona-Konjunkturpaket des Bundes, das für die Eisenbahn 500 Millionen Euro umfasst. Mit der Folge, 'dass wir fünf Jahre früher fertig werden als geplant', verspricht Rodenbeck.

Insgesamt wird die Digitalisierung des Eisenbahnnetzes laut einem Gutachten der Unternehmensberatung McKinsey für das Bundesverkehrsministerium etwa 28 Milliarden Euro verschlingen. Die Finanzierung will der Bund sicherstellen. Im vergangenen Jahr wurden bereits die Vereinbarungen für mehrere Pilotprojekte unterschrieben, beispielsweise für den Eisenbahnknotenpunkt Stuttgart. Dafür stehen allein 462 Millionen Euro bereit.

Ungeklärt ist allerdings bis heute, wer die Ausrüstung der Lokomotiven mit digitaler Steuerungstechnik bezahlen soll.

McKinsey hat dafür vier Milliarden Euro veranschlagt. Ein kritischer Punkt, findet VDB-Präsident Rodenbeck, im Hauptberuf Infrastrukturchef bei Siemens Mobility. Denn ohne die Umrüstung der Loks kann das Zugsteuerungssystem ETCS nicht funktionieren.

Eisenbahnunternehmen drängen auf Beteiligung des Staates, der Bund sieht sich dafür bislang aber nicht zuständig. Immerhin haben sich die Länder Anfang März im Bundesrat dafür ausgesprochen, zu diesem Zweck den Resilienzplan der Europäischen Union dafür anzuzapfen. Erneut sollen also Coronahilfen das finanzieren, was der normale Staatshaushalt nicht hergibt.

/// Mehr: // .

Meldelisten statt digitaler Erfassung - das Schienenlärmgesetz wird analog umgesetzt.

*Fockenbrock, Dieter
Düsseldorf*


Quelle: Handelsblatt online vom 10.03.2021

Rubrik: Unternehmen
Handel + Konsumgüter

Dokumentnummer: HB 26985548

Dauerhafte Adresse des Dokuments: https://archiv.handelsblatt.com/document/HBON_HB%2026985548

Alle Rechte vorbehalten: (c) Handelsblatt GmbH - Zum Erwerb weitergehender Rechte:
nutzungsrechte@handelsblattgroup.com

 © GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH