

Bericht des Freistaats Bayern

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter
der Länder (GKVS) am 29. März 2017 in Berlin und
der Verkehrsministerkonferenz am 27./28. April 2017 in Hamburg

**TOP 5.5/ Auswirkungen der verstärkten Bautätigkeit der DB Netz AG /
TOP 5.3 Ansätze zu kundenorientiertem Bauen**

Infolge der deutlichen Erhöhung und Verstetigung der Bundesmittel für Ersatzinvestitionen bei den DB-Infrastrukturunternehmen ist eine verstärkte Bautätigkeit zu beobachten. Erfreulicherweise werden in den nächsten Jahren noch weitere Baumaßnahmen an Ausbaustrecken hinzukommen, deren Realisierung im Zusammenhang mit dem neuen Bedarfsplan Schiene beschlossen wurde oder wird. Angesichts des bestehenden Investitionsrückstaus ist dies sehr zu begrüßen.

Allerdings ist auch zu konstatieren, dass im Vergleich zu früheren Jahren nicht nur der Umfang der Sperrungen massiv zunimmt, sondern dass diese auch in zunehmendem Maße nicht mehr auf Schwachlastzeiten beschränkt werden (z.B. ESTW-Neubau Stammstrecke S-Bahn München in 2004 weitgehend in Wochenend- / Nachtsperrpausen, ESTW-Neubau Stammstrecke S-Bahn Frankfurt in 2015/16 in mehrwöchigen Totalsperrungen). Für die Akzeptanz des umweltschonenden Verkehrsträgers Schiene ist jedoch ein verlässlicher Betrieb bzw. eine hohe Anlagenverfügbarkeit unerlässlich.

Neben der reinen Zunahme des Bauvolumens führt oft die unzureichende Bündelung der Baumaßnahmen zu umfangreichen Betriebseinschränkungen; d.h. statt in einer Sperrung viel abzuarbeiten werden oft über mehrere Jahre verteilt an derselben Strecke immer wieder einzelne Anlagen erneuert.

Zusätzlich fehlt es oftmals selbst bei Hochleistungsstrecken wie z.B. München – Rosenheim – Salzburg an Infrastrukturen, die für eine betriebsschonende Bauabwicklung nötig wären, wie z.B. eine ausreichende Anzahl an Spurwechseln oder eine ausreichend dichte Blockteilung im Gegengleis.

Auch die Wahl von etwas teureren Bauverfahren kann unter Umständen eine deutliche Reduzierung der Gleis- oder Streckensperrungen ermöglichen. Als Beispiel sei auf die verschiedenen Bauverfahren bei Weichenerneuerungen verwiesen; während in einigen europäischen Ländern (z.B. in der Schweiz) Weichenerneuerungen oftmals in einer langen Nachtsperrpause erfolgen, ist mit den in Deutschland üblichen Bauverfahren meist mindestens eine Wochenendsperrpause nötig.

Die baustellenbedingten Mehrkosten für Umwegfahrten und Ersatzverkehre sowie die Einnahmeausfälle fallen nicht bei den EIU, sondern bei den EVU an. Da die EIU als eigenständige gewinnorientierte Unternehmen aufgestellt sind, ist für sie weder eine wirtschaftliche Abwägung für das Gesamtsystem Schiene noch eine volkswirtschaftliche Betrachtung darstellbar. Erst mit der Schaffung eines Anreizsystems, dass die Verfügbarkeit der Anlagen belohnt, entstünde für die EIU ein Business Case, der bei entsprechend nachgewiesenem Bedarf z.B. den Einsatz aufwändigerer Bauverfahren oder die Schaffung von Infrastrukturen für die bauzeitliche Betriebsabwicklung rechtfertigt.

Zudem ist zu prüfen, inwieweit der für die EVU entstehende wirtschaftliche Schaden infolge der Betriebseinschränkungen abgemildert werden kann. Besonders störend erscheint hierbei, dass die EVU bei baustellenbedingten Umweg-Fahrten höhere Trassennutzungsentgelte an DB Netz entrichten müssen.