

Bericht

des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) am 11./12. Oktober 2017 in Hamburg
und zur Verkehrsministerkonferenz am 9./10. November 2017 in Wolfsburg

TOP 5.1 Kundenorientiertes Bauen im Eisenbahnbereich

Mit dem Abschluss der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) zum Jahresbeginn 2015 stehen den Infrastrukturunternehmen des Bundes (EIU; DB Netz AG, DB Station&Service AG, DB Energie GmbH) in den Jahren 2015 bis 2019 für Ersatzinvestitionen in die Schieneninfrastruktur jährlich im Durchschnitt mindestens 4 Mrd. € zur Verfügung. Die EIU verpflichten sich zudem, im vorgenannten Zeitraum mindestens 8 Mrd. € für die Instandhaltung einzusetzen, im Durchschnitt 1,6 Mrd. € pro Jahr.

Durch die hohen Investitionen in die Schienenwege und die Leistungsversprechen der EIU in der LuFV II nimmt die Anzahl der Baustellen insbesondere im bestehenden Schienennetz zu. Zielsetzung aller Beteiligten muss sein, trotz zunehmender Baustellen im Schienennetz Kapazitäts- und Qualitätseinbußen nach Möglichkeit zu vermeiden.

Die Baustellenplanung fällt dabei in den unternehmerischen Aufgabenbereich der EIU. Die für Ersatzinvestitionen bereitgestellten Bundesmittel beruhen nicht auf einer bestimmten Art der Baustellenausführungen. Die LuFV II macht zur Baustellenabwicklung keine konkreten Vorgaben und lässt verschiedene Formen zu, die jedoch mit unterschiedlichen Kosten für die EIU verbunden sind.

Aus der Investitionstätigkeit resultierende Einschränkungen der Leistungsfähigkeit und der Verlässlichkeit des Schienenverkehrs müssen möglichst gering gehalten, rechtzeitig bekannt gemacht und verständlich erklärt werden. Nur so kann vermieden werden, dass sich Fahrgäste insbesondere des Öffentlichen Personennahverkehrs und Kunden des Güterverkehrs vom Schienenverkehr abwenden und die zentrale Zielsetzung von „mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene“ verfehlt wird.

Neben der Vermeidung von Leistungseinbrüchen im Schienennetz ist ein weiterer wichtiger Punkt, die Belastungen aus der starken Bautätigkeit im Schienennetz für alle Ak-

teure zu identifizieren und nachfolgend möglichst gering zu halten. Dieser Aufgabe stellt sich der „Runde Tisch Baustellenmanagement“ (RTB).

Mit dem RTB ist es gelungen, alle Akteure an einen Tisch zu holen. Ihm gehören Verbände, Aufgabenträger der Länder, Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), DB AG-Unternehmen (DB Regio, DB Netz AG) und das BMVI an. In einem Lenkungskreis und drei Arbeitsgruppen (AG 1: Bestandsaufnahme - Zahlen, Daten, Fakten; AG 2: Anreiz- und Pönalesystem; AG 3: Baustellenplanung und Kommunikation) werden seit Jahresbeginn entsprechende Überlegungen angestellt, die bis zum Herbst dieses Jahres abgeschlossen sein sollen. Die darauf gründenden Empfehlungen des RTB sollen bis zum Jahresende vorliegen.

Der RTB soll u.a. Daten zu Erschwerniskosten durch Baustellen im Schienennetz (z. B. verminderte Fahrgelderlöse, zusätzliche Kosten durch einen notwendigen Schienenersatzverkehr und Pönalen durch die Aufgabenträger) ermitteln, eine Analyse der vertraglichen Beziehungen zwischen EIU, EVU und Aufgabenträgern und der daraus resultierenden Belastungen für die Beteiligten vornehmen und Informationen gewinnen, welche Auswirkungen kurz- und langfristige Teil- und Vollsperrungen auf die Nutzer des Schienenverkehrs haben. Es ist geboten, den für das Jahresende angekündigten Empfehlungen des RTB nicht vorzugreifen.