

## **Bericht**

### **des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur**

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) am 21./22. März 2018 in Berlin und

zur Verkehrsministerkonferenz am 19./20. April 2018 in Nürnberg

#### **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. Euro zur Verfügung. Die EIU verpflichten sich zudem, im vorgenannten Zeitraum mindestens 8 Mrd. Euro für die Instandhaltung einzusetzen, im Durchschnitt 1,6 Mrd. Euro 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, dass trotz zunehmender Baustellen im Schienennetz Kapazitäts- und Qualitätseinbußen nach Möglichkeit vermieden, zumindest jedoch reduziert werden.

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. Da zugleich die Vorgaben der wirtschaftlichen und sparsamen Mittelverwendung zu berücksichtigen sind, ist in jedem Einzelfall eine Abwägung notwendig.

Aus der Investitionstätigkeit resultierende Einschränkungen der Leistungsfähigkeit und der Verlässlichkeit des Schienenverkehrs sind aus verschiedenen Interessenlagen möglichst gering zu halten, rechtzeitig bekannt zu machen und verständlich zu erklären. 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 Akteure zu identifizieren und nachfolgend möglichst gering zu halten. Dieser Aufgabe stellt sich der durch verschiedene EVUs initiierte „Runde Tisch Baustellenmanagement“ (RTB), an dem zusätzlich diverse Verkehrsverbünde, Aufgabenträger der Länder, DB AG-Unternehmen, Verbände und das BMVI teilnehmen. Mit dem RTB ist es gelungen, (bis auf die Bauwirtschaft) alle Akteure an einen Tisch zu holen.

In einem Lenkungskreis und drei Arbeitsgruppen (AG 1: Bestandsaufnahme - Zahlen, Daten, Fakten; AG 2: Anreiz- und Pönalesystem; AG 3: Baustellenplanung und Kommunikation) wurden entsprechende Überlegungen angestellt und bis Ende 2017 finalisiert. Die darauf gründenden Empfehlungen des RTB sollen bis Ende 2018 vorliegen.

Der RTB hat dabei u.a. Daten zu Erschwerniskosten durch Baustellen im Schienennetz (z. B. verminderte Fahrgelderlöse, zusätzliche Kosten durch einen notwendigen Schienenersatzverkehr und Pönalen durch die Aufgabenträger) ermittelt, eine Analyse der vertraglichen Beziehungen zwischen EIU, EVU und Aufgabenträgern und der daraus resultierenden Belastungen für die Beteiligten vorgenommen und Informationen gewonnen, welche Auswirkungen kurz- und langfristige Teil- und Vollsperrungen auf die Nutzer des Schienenverkehrs haben. Im Ergebnis der durchgeführten Gespräche wurden bereits konstruktive Ansätze erarbeitet.

Das BMVI begleitet den RTB und begrüßt ausdrücklich die in den bisherigen Sitzungen zwischen der DB Netz AG und den EVUs sowie Aufgabenträgern gezeigte Bereitschaft, verschiedene Regelungen bezüglich des Informationsaustausches und des Pönalisierungssystems zu konkretisieren und sinnvoll anzupassen.

Der RTB hat sich am 20.02.2018 u.a. auf an den Bund gerichtete Empfehlungen zum „Kundenfreundlichen Bauen“ (z. B. zusätzliche Infrastruktur oder teurere Bauverfahren zur besseren und schnellen Bauabwicklung) verständigt, die vsl. im April an die Hausleitung des BMVI übergeben werden sollen. Abstimmungsgespräche zum „Kundenfreundlichen Bauen“ finden auf Arbeitsebene bereits zwischen dem BMVI und der DB Netz AG statt. Dabei wird erörtert, was unter „Kundenfreundlichem Bauen“ zu verstehen und ob, ggfs. in welchem Umfang und unter welchen Rahmenbedingungen, eine finanzielle Beteiligung des Bundes denkbar ist. Auf dieser Grundlage wird eine Entscheidung des BMVI in Abstimmung mit dem BMF zum „Kundenfreundlichen Bauen“ vorbereitet.