Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr

Runder Tisch Baustellenmanagement

Baustellen im Netz behindern den Eisenbahnverkehr noch immer zu stark

Berlin, 3.Juni 2021

10

Abfahrt *Departure / Départ*

S

DB

Zeit *Time/Temps*		Über *Via*	Ziel *Destination*	Gleis *Platform/Voie*	
15:57	S28	D-Gerresheim - Neanderthal	Mettmann Stadtw.	13	nitt B +++ ca 10 Minute
16:10	S6	D-Derendorf - Ratingen Ost - Hösel	Essen Hbf	14	später +++ ca 5 Minute
16:10	S8	Erkrath - W-Vohwinkel - Wuppertal Hbf	W-Oberbarmen	13	inuten später +++ ca 5
16:12	S6	D-Benrath - Langenfeld - Köln Hbf	Köln-Nippes	11	
16:12	S8	D-Bilk - Neuss Hbf - Büttgen	Mönchengladbach	12	uten später +++ ca 5 Mi
16:17	S28	D-Gerresheim - Neanderthal	Mettmann Stadtw.	13	+ ca 5 Minuten später +
16:18	S11	D-Bilk - Neuss Hbf	Dormagen	12	grund von Bauarbeiten i
16:21	S68	D-Gerresheim - Erkrath - Hochdahl	W-Vohwinkel	14	
16:23	S11	D-Wehrhahn - D-Zoo - D-Derendorf	Düsseldorf✈Term.	13	
16:25	S1	D-Volksgarten - D-Eller - Hilden	Solingen Hbf	11	+ ca 5 Minuten später +

Vom 18.03. bis 05.04. werden die umfangreichen Fahrplananpassungen in Nah- und Fernverkehr mit Umleitungen und geänderten Fahrzeiten fortgesetzt. Bitte informieren Sie sich kurz vor Fahrtantritt

BAUMAßNAHMEN IM SCHIENENNETZ

So nötig wie lästig

1. **Reparaturen**, etwa nach Unfällen, Stürmen, Vandalismus, geogenen Effekten oder unerwartetem Versagen des Materials...
2. Regelmäßige **Instandhaltung** wie Schienenschleifen, Stopfen oder Durcharbeiten des Schotterbetts, Vegetationskontrolle...
3. ***Ersatz- und Modernisierungsinvestitionen***, *insbesondere alterungsbedingter Ersatz von Brücken, Durchlässen, Stützmauern, Oberleitungsanlagen,...*
4. **Aus- und Neubau** von Schienenwegen, Bahnsteigen, Serviceanlagen.

Modernisierungs- und Instandhaltungsrückstand, natürliche Alterung und wachsender Verkehr erhöhen den Sanierungsbedarf

Verantwortlich für die Planung und Durchführung der notwendigen Maßnahmen sind die Infrastrukturgesellschaften der DB

BEISPIELE UND FOLGEN

1. Sperrungen – Ersatzverkehre, Umleitungen
2. Engpässe – Ausdünnung, längere Fahrtzeiten, keine ad-hoc-Verkehre
3. Folgeverspätungen und ungeplante Zugausfälle…
4. …führen zu Unzufriedenheit bei den Kunden und Umsatzausfällen sowie Mehrkosten bei den Bahnunternehmen.

Im bestehenden Netz sollen notwendige Sperrungen von Strecken und Anlagen für planbare Baustellen frühzeitig festgelegt und mit den Bahnunternehmen abgesprochen werden, um die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten – so weit die Theorie.

Was unterscheidet die Eisenbahn von der Straße?

Warum eine richtige Kurskorrektur des Bundes das Baustellenproblem erst so groß gemacht hat – die “Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen” zwischen Bund und DB.

ZAHLEN

- Aufwand aus LuFV III 2020 (lt. Infrastrukturzustandsbericht):
  - Ersatzinvestitionen aus dem Infrastrukturbeitrag des Bundes: 5,10 Milliarden Euro (insgesamt 7,83 Milliarden Euro)
  - Instandhaltungsaufwendungen DB: 2,23 Milliarden Euro (insgesamt 2,59 Milliarden Euro)
- Kosten bei den EVU/AT:

Als spezifische Beträge ermittelte die AG 1

	SPFV	SGV	SPNV
Kapazität	54,60 Euro/min Fahrzeitverlängerung	26,20 Euro/min Fahrzeitverlängerung	8,60 Ausfallkilometer
Qualität	135 Euro/cVmin	0,80 Euro/cVmin	29,10 Euro/cVmin

Insgesamt ermittelte die AG1 baubedingte Mehrkosten bei EVU und AT von 428 Mio. Euro p.a. (Datenbasis 2016).

DER „RUNDE TISCH BAUSTELLENMANAGEMENT“

- Initiative Sommer 2016;
  erstes LK-Treffen am 6. Dezember 2016
- Drei AGen:
  - Zahlen, Daten, Fakten
  - Anpassung der vertraglichen Beziehungen
  - Verbesserung der Bauplanung und Baukommunikation
- Teilnehmer: Bahnunternehmen, Aufgabenträger im Personennahverkehr, DB Netz AG und Verbände; Bundesnetzagentur und BMVI als Beobachter.
- Unterzeichnung des Abschlussberichts 20. Februar 2018, Präsentation des Berichts mit Bundesverkehrsminister Scheuer am 5. Juni 2018
- AG3 arbeitet weiter,
  berichtet nun an den „Runden Tisch Kapazität“

SCHLUSSBERICHT RTBM (JUNI 2018)

Lang- und Kurzfassung

https://mofair.de/wp-content/uploads/2018/06/RTBM-2018-kurz.pdf

https://mofair.de/wp-content/uploads/2018/06/RT-Dokumentation_150dpi.pdf

ERWARTUNGSMANAGEMENT

Aus der Abschlusserklärung 2018

allgemein:

„Alle Beteiligten sind sich einig, dass die entwickelten Vorschläge möglichst schnell umgesetzt und wirksam werden sollen. Im Jahr 2019 werden alle Bausteine entweder in Kraft gesetzt sein oder verbindlich vorbereitet sein.“

speziell zur Baustellenplanung und –kommunikation (Baustein 4):

„Der Runde Tisch Baustellenmanagement erkennt an, dass eine vollumfängliche Einführung eines komplett neuen Verfahrens der Planung von Baustellen einschließlich der dazu erforderlichen IT nicht in 2017 abgeschlossen werden kann. Die wesentlichen Eckpunkte für ein neues Planungs- und Kommunikationsverfahren sind im Rahmen der Arbeit des Runden Tisches in der AG 3 beschrieben worden. Die Arbeiten werden in den kommenden Jahren fortgesetzt und orientieren sich dabei an den unten genannten Meilensteinen.“

RTBM – wichtige Ziele nicht erreicht

Baustein		erreicht?
1	Vereinbarungen Bund / DB Netz AG zum kundenorientierten Bauen	✓
2	Anpassung Anreizsystem DB Netz AG / EVU zur Verbesserung der Qualität und der Prozesstreue	✓
3	Angemessene Risikoverteilung SPNV-Aufgabenträger / EVU bei Baumaßnahmen	✗
4	Verbesserung von Bauplanung und Baukommunikation	✗

VEREINBARUNG BUND – DB NETZ ZUM KUNDENFREUNDLICHEN BAUEN

Baustein 1

- Leistungs- und Finanzierungvereinbarung III (LuFV III, 2020-29) sieht ca. 100 Mio. Euro p.a. für Maßnahmen des „kundenfreundlichen“ (=kapazitätsschonenden) Bauens vor
  - teurere, kapazitätsschonende Verfahren (Gleisvormontage, „Tunnel im Tunnel“, etc.)
  - zusätzliche Bauinfrastruktur (Bauweichen/Überleitstellen, Signalisierung in Gegenrichtung, Behelfsbrücken)
- aber: ermittelte Kosten bei EVU und AT durch Baustellen lagen bei 428 Mio. Euro (Zahlen von 2016)
- In der LuFV III vorgesehene Einbeziehung des Sektors in Auswahl und Priorisierung der Projekte bis heute nicht geklärt

ANPASSUNG ANREIZSYSTEM DB NETZ AG / EVU FÜR BESSERE QUALITÄT & PROZESSTREUE

Baustein 2

	SPFV	SPNV	SGV
Schwellenwert min	3:30	3:30	30:30
Betrag € je cVmin (ARS)	51	16	5
Betrag € je cVmin (autom. Minderung)	3	2	1
Summe ARS + automatische Entgeltminderung	54	18	6

- Beträge deutlich angehoben, aber:
  - weiter keine „Einigung“ im SGV – laufende Verfahren
  - weiter kaum Anreizwirkung (ARS ca. 0,7% der Trasseneinnahmen)

ANGEMESSENE RISIKOVERTEILUNG SPNV-AUFGABENTRÄGER / EVU BEI BAUMAßNAHMEN

Baustein 3

- In Neuausschreibungen von SPNV-Netzen sollten die Aufgabenträger
  - Remanenzkosten der EVU während Baumaßnahmen absichern.
  - Musterkalkulationen für SEV u.ä. abfragen und Kosten übernehmen.
  - baustellenbedingter Pönalen begrenzen
- Anpassung bestehender Verträge sollte geprüft und ggf. umgesetzt werden.

- Aber:
  - Neuausschreibungen berücksichtigten die Empfehlungen nur zu einem kleinen Teil.
  - Bestehende Verträge wurden nicht angepasst, in Einzelfällen vielleicht „anders gelebt“.

VERBESSERUNG VON BAUPLANUNG UND DER BAUKOMMUNIKATION

Baustein 4 - Verabredungen

- Bündelung von Maßnahmen und Taktung (weniger verschiedene Bauzustände/-fahrpläne)
- frühere Einbindung der EVU in Maßnahmenplanung mit echten Einflussmöglichkeiten auf
  - Bauart
  - Bauweise

  und damit merkliche Reduzierung der negativen Auswirkungen der Baumaßnahmen auf die Verkehre
- schrittweise Eliminierung der „B-Maßnahmen“
- IT-Kommunikationsplattform Bau („KomBau“) – einheitliche und transparente Darstellung des gesamten Prozessablaufes - sollte 2018 ans Netz gehen

VERBESSERUNG VON BAUPLANUNG UND DER BAUKOMMUNIKATION

Baustein 4 - Ergebnisse

- Interessen der EVU werden kaum bei Planungen berücksichtigt
- zusätzliche Betriebskosten der EVU gar nicht
- Verstöße gegen eigene vertragliche Verpflichtungen (Nutzungsbedingungen DB Netz)
- häufige Planungsfehler/kurzfristige Planungsänderungen, wenn auch Fristentreue leicht verbessert; Bündelung und Taktung gelingen oft nicht
- Abstimmungen innerhalb der Regionalbereiche und untereinander weiter mangelhaft
- keine Reduktion B-Maßnahmen
- Streichung Budget für KomBau im Jahr 2021 – zersplitterte IT-Landschaft, Mehrfachbetroffenheiten weiter unklar

VERBESSERUNG VON BAUPLANUNG UND DER BAUKOMMUNIKATION

Baustein 4 – ein Beispiel

- Verachtfachung der Strecke für den Güterverkehr
- Teilausfälle im SPNV auf weiteren Strecken

WEITE TEILE DER RTBM-ERGEBNISSE NICHT UMGESETZT

Folgen für Fahrgäste und Verlader

- Aus Baustein 1:
  - zu geringe Ausstattung des Budgets für kundenfreundliches Bauen – mehr Vollsperrungen als nötig
- Aus Baustein 2:
  - schwache Anreizwirkung – kein ausreichender Druck zur Qualitätsverbesserung
- Aus Baustein 3:
  - zunehmend „notleidende“ Verkehrsverträge – weniger Angebote bei Ausschreibungen – höhere Risikozuschläge – weniger Angebot in der Zukunft
- Aus Baustein 4:
  - zahlreichere, wenig effiziente Baustellen – schleppende Digitalisierung – zu viel SEV

MOFAIR
Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

NEE Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

NOTWENDIGE KONSEQUENZEN

...damit sich der „Geist“ des RTBM durchsetzt

- LuFV III anpassen, Mittel für kundenfreundliches Bauen erhöhen, echte Einbeziehung der Branche (Baustein 1)
- Anreizsystem überarbeiten, Konsequenzen aus BGH-Urteil vom Februar 2021 ziehen und echte Haftung der DB Netz umsetzen (Baustein 2)
- Maßnahmen aus RTBM endlich umsetzen – faire Zuordnung baustellenbedingter Risiken in neuen *und laufenden* Verkehrsverträgen (Baustein 3)
- „Kommunikationsplattform Bau“ endlich fertigstellen, bessere Abstimmungen zwischen DB Netz und EVU sowie der Regionalbereiche der DB Netz untereinander (Baustein 4)

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr

BACKUP

Baumaßnahmen – Gesetzliche Regelungen

ERegG § 61

Schienenwegkapazität für Instandhaltungsarbeiten

(1) Die Vorhaltung von Schienenwegkapazität für Instandhaltungszwecke ist im Rahmen der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen.

(2) **Der Betreiber der Schienenwege muss die Vorhaltung von Schienenwegkapazität für regelmäßige Schienenweginstandhaltungsarbeiten so planen, dass Zugangsberechtigte möglichst wenig beeinträchtigt werden.**

(3) Der Betreiber der Schienenwege unterrichtet die Zugangsberechtigten unverzüglich, nachdem er die entsprechende Kenntnis erlangt hat, über die Nichtverfügbarkeit von Schienenwegkapazität als Folge außerplanmäßiger Instandhaltungsarbeiten.