



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 12.09.2017

Fahrgastschonend bauen II

Ich frage die Staatsregierung:

1. Welche konkreten Vorschläge hat die Staatsregierung entwickelt, in der folgenden LuFV-Periode (LuFV = Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) LuFV III hinreichend starke Anreize für die Vermeidung von baubedingten Verspätungen und Zugausfällen geschaffen werden können?
2. Wie kann nach Auffassung der Staatsregierung erreicht werden, dass Baustellenfahrpläne so geplant werden, dass sie stabil und fahrbar sind?
3. Welche Vorschläge für ein besseres Baumanagement der DB Netz AG hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH am „Runden Tisch Baustellenmanagement“, an dem der Bund, Verbände, Bahnunternehmen und die Bestellorganisationen von Regio-Strecken gemeinsam Lösungen für Bauprojekte erarbeiten, die nicht automatisch zu neuen Verspätungen führen, eingebracht?
4. Welche Ergebnisse vom „Runden Tisch Baustellenmanagement“ liegen bereits vor?
5. Wie hoch beziffert die Staatsregierung den baustellenbedingten Zugkilometerausfall von SPNV-Leistungen in Bayern in diesem Jahr?
6. Welche Zugbestellentgelte gehen den Eisenbahnverkehrsunternehmen dadurch verloren?
7. Welche Möglichkeiten sieht die Staatsregierung, dass bei Schienenersatzverkehren – insbesondere bei länger dauernden Baustellen – Fahrräder mitgenommen werden können?
8. Wie beurteilt die Staatsregierung die Verspätungen des Meridian und des Schienenersatzverkehrs zwischen Salzburg und München während der Baustelle der DB Netz AG von Mitte April bis Mitte August?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 23.10.2017

1. Welche konkreten Vorschläge hat die Staatsregierung entwickelt, in der folgenden LuFV-Periode (LuFV = Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) LuFV III hinreichend starke Anreize für die Vermeidung von baubedingten Verspätungen und Zugausfällen geschaffen werden können?

Die Staatsregierung setzt sich bei der Bundesnetzagentur für die Schaffung eines entsprechenden Anreizsystems ein. Die Staatsregierung setzt sich außerdem beim Bund dafür ein, dass die formalen Vorgaben für die Nachfolgelösung der LuFV II so gewählt werden, dass die Interessen der Fahrgäste und der verladenden Wirtschaft beim Bauen stärker berücksichtigt werden. Grundsätzlich bleibt festzuhalten, dass die LuFV eine vertragliche Vereinbarung zwischen Bund und DB ohne Mitspracherecht der Länder ist.

2. Wie kann nach Auffassung der Staatsregierung erreicht werden, dass Baustellenfahrpläne so geplant werden, dass sie stabil und fahrbar sind?

Die Ausarbeitung von Baustellenfahrplänen ist Aufgabe der DB Netz AG. Das hierfür notwendige Know-how liegt dort vor. Der Freistaat legt Wert darauf, dass die Kundensicht Berücksichtigung findet. Dies gilt vor allem in Hinblick auf

- Kommunikation,
- Zuverlässigkeit,
- Qualität des Baustellenfahrplans.

In verschiedenen regelmäßig stattfindenden Arbeitskreisen wirkt der Freistaat auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein, um aus Kundensicht akzeptable Baustellenfahrpläne zu erreichen. Durch die auch ohne Baumaßnahmen sehr hohe Auslastung der Eisenbahninfrastruktur gibt es auf vielen Strecken und in den Verdichtungsräumen häufig nur wenig Fahrzeitpuffer, die die Stabilität des Fahrplans garantieren. Der systematische Ausbau des Schienennetzes, der nach Art. 87e GG Aufgabe des Bundes ist, würde auch die Pünktlichkeit im Falle von Baumaßnahmen erhöhen.

3. Welche Vorschläge für ein besseres Baumanagement der DB Netz AG hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH am „Runden Tisch Baustellenmanagement“, an dem der Bund, Verbände, Bahnunternehmen und die Bestellorganisationen von Regio-Strecken gemeinsam Lösungen für Bauprojekte erarbeiten, die nicht automatisch zu neuen Verspätungen führen, eingebracht?

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) ist nicht am „Runden Tisch Baustellenmanagement“ beteiligt. Allerdings sind Vertreter der Bundesarbeitsgemeinschaft – Schienenpersonennahverkehr (BAG-SPNV) mit involviert, die hier auch die Interessen der BEG wahrnehmen. Die Vorschläge

der BAG-SPNV dienen überwiegend einer Verbesserung aus Sicht des Kunden, z. B. Fahrgastinformation, Kommunikation, Abstimmung zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen, aber auch fahrplantechnische Maßnahmen wie Leertrassen, Fahrzeitpuffer, veränderte Umlaufplanung.

4. Welche Ergebnisse vom „Runden Tisch Baustellenmanagement“ liegen bereits vor?

Unter anderem werden folgende Maßnahmen im Rahmen des „Runden Tisches Baustellenmanagement“ derzeit diskutiert:

- angemessener Ausgleich von wirtschaftlichen Nachteilen/Erschwerniskosten von Baumaßnahmen betroffener Unternehmen (gesondert und zur Umsetzung in LuFV)
- Stärkung und Wahrung von Nutzerinteressen im Rahmen von Baumaßnahmen
- Verbesserung des Anreizsystems (Bonus-/Malussystem) und Umsetzungsvorschlag zur Erhöhung der Zuverlässigkeit (Schwerpunkt Baustellenmanagement)
- Optimierung der Prozesse und der Interessenabwägung im Rahmen der Baustellenplanung auch unter Berücksichtigung der Baustellenkommunikation

Mit konkreten Ergebnissen ist voraussichtlich Ende 2017 zu rechnen.

5. Wie hoch beziffert die Staatsregierung den baustellenbedingten Zugkilometerausfall von SPNV-Leistungen in Bayern in diesem Jahr?

Im ersten Halbjahr 2017 sind im bayerischen SPNV insgesamt 462.671 Zugkilometer aufgrund von Bauarbeiten ausgefallen.

6. Welche Zugbestellentgelte gehen den Eisenbahnverkehrsunternehmen dadurch verloren?

Im Rahmen von Zugausfällen erhalten die Verkehrsunternehmen für die nicht erbrachten Zugkilometer kein Bestellerentgelt. Nach ersten vorläufigen Berechnungen hat die BEG im ersten Halbjahr 2017 bayernweit Bestellerentgelte in Höhe von rund 3,5 Mio. Euro wegen baubedingter Ausfälle nicht an die Verkehrsunternehmen ausbezahlt. Die Summe beinhaltet auch die Infrastrukturkosten, die den Infrastrukturbetreibern bei baubedingten Ausfällen entgehen. Mögliche Ausgleichszahlungen an die Verkehrsunternehmen für die Bereitstellung von Schienenersatzverkehren (die Verkehrsunternehmen erhalten in diesem Fall ein reduziertes Bestellerentgelt i. H. v. 30 Prozent) sind nicht berücksichtigt.

7. Welche Möglichkeiten sieht die Staatsregierung, dass bei Schienenersatzverkehren – insbesondere bei länger dauernden Baustellen – Fahrräder mitgenommen werden können?

Der Staatsregierung ist es ein wichtiges Anliegen, dass ein Transport von Fahrrädern auch bei Schienenersatzverkehren gegeben ist. Die Verkehrsunternehmen werden im Rahmen der Ausschreibungen daher vertraglich dazu verpflichtet, den Transport von Fahrrädern bei geplanten Schienenersatzverkehren zu gewährleisten. Auch bei ungeplanten Busnotverkehren ist eine Fahrradmitnahme im Rahmen des verfügbaren Platzes zu ermöglichen.

8. Wie beurteilt die Staatsregierung die Verspätungen des Meridian und des Schienenersatzverkehrs zwischen Salzburg und München während der Baustelle der DB Netz AG von Mitte April bis Mitte August?

Grundsätzlich ist die Durchführung von Baumaßnahmen zum Erhalt oder zum Ausbau der Schieneninfrastruktur auch aus Sicht der Staatsregierung als unverzichtbar zu erachten. Die Staatsregierung erwartet dabei jedoch, dass notwendige Baumaßnahmen mit möglichst geringen Auswirkungen auf die Fahrgäste sowie die Verkehrsunternehmen geplant und umgesetzt werden. Aus diesem Grund setzt sich die BEG trotz des fehlenden Vertragsverhältnisses mit der DB Netz AG in zahlreichen Gesprächen und Arbeitskreisen mit dem Infrastrukturbetreiber für eine verbesserte Baustellenplanung in Bayern ein. Die Tatsache, dass es aufgrund von Bauarbeiten auf der Strecke München – Rosenheim – Salzburg dennoch (wie bereits im Vorjahr) erneut zu erheblichen baubedingten Verspätungen gekommen ist, ist auch für die Staatsregierung nicht akzeptabel. Die BEG hatte die DB Netz AG während der Baumaßnahme bereits mehrfach aufgefordert, kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit zu ergreifen (u. a. Aufhebung der Regelung „Schnell vor Langsam“ während der Baumaßnahme, Zusammenlegung von Fernverkehrszügen zur Ausdünnung der Trassen). Darüber hinaus hat die BEG für zukünftige (Groß-)Baumaßnahmen die Bereitstellung einer verbesserten Bauinfrastruktur (z. B. Einbau von Bauweichen) gefordert, um die Auswirkungen auf den Zugbetrieb zu minimieren. Auf Intervention der BEG hat DB Netz daraufhin mehrere Maßnahmen zur Verbesserung der Baustellenplanung für künftige Baumaßnahmen zugesagt (u. a. den Einsatz zusätzlicher Blocksignale zwischen Ostermünchen und Rosenheim während der für 2018 geplanten Oberleitungsarbeiten). Darüber hinaus hat die BEG bei der für den Meridian zuständigen Bayerischen Oberlandbahn (BOB) auch Verbesserungen bei den Betriebsabläufen (z. B. Schienenersatzverkehre, Fahrgastinformationen) während der Baumaßnahmen gefordert.