

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Regelungen zum kapazitätsschonenden und kundenfreundlichen Bauen in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III**

In der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III, geschlossen zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG, wird in Anlage 8a.2 geregelt, unter welchen Bedingungen zusätzliche Mittel für „kundenfreundliches Bauen“ abgerufen werden können ([https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/leistungs-und-finanzierungsvereinbarung-III.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/leistungs-und-finanzierungsvereinbarung-III.pdf?__blob=publicationFile)).

Erstmals finden sich in der LuFV Regelungen zum kapazitätsschonenden und kundenfreundlichen Bauen, um die Auswirkungen der Arbeiten für Fahrgäste und Eisenbahnverkehrsunternehmen zu minimieren.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche der in der LuFV genannten Verfahren des „kundenfreundlichen Bauens“ waren zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses „neu“, waren bis dahin also noch nicht oder gerade erstmals, oder bislang lediglich als Pilotprojekt praktisch zur Anwendung gekommen (bitte diese Verfahren erläutern)?
2. Welche der aufgeführten Verfahren sind aus Sicht der Bundesregierung als „innovativ“ anzusehen (bitte begründen)?
3. Welche der aufgeführten Verfahren sind aus Sicht der Bundesregierung bereits etabliert?  
Weshalb werden auch für die Anwendung dieser Verfahren zusätzliche Mittel gewährt?
4. Welche Projekte werden nach aktuellem Sachstand „kundenfreundlich“ gebaut, und Mittel in welcher Höhe sind dafür jeweils geflossen bzw. sind dafür vorgesehen?
5. Welche konkreten Vorteile brachte das „kundenfreundliche Bauen“ den Eisenbahnverkehrsunternehmen und (im Personenverkehr) den Fahrgästen (bitte für jede der Maßnahmen beschreiben) gegenüber konventionellen Verfahren?
6. Wie sind die ersten Erfahrungen mit dem „kundenfreundlichen Bauen“ aus Sicht der Bundesregierung zu bewerten?
7. Sieht die Bundesregierung Änderungsbedarf in der Definition des „kundenfreundlichen Bauens“, und wenn ja, inwiefern, und wann sollen die Änderungen vorgenommen werden?

8. Hält es die Bundesregierung für erforderlich, Gelegenheitstrassen des Schienengüterverkehrs im Falle von baustellendigen Umleitungen, die zu Umwegen und damit die Eisenbahnverkehrsunternehmen heute mit höheren Infrastrukturgeltern belasten, gegenüber Regeltrassen gleichzustellen, also den Umweg nicht zu berechnen, und wenn nein, warum nicht?
9. Sind im Zuge von LuFV-Maßnahmen sogenannte Hilfsbetriebsstellen eingerichtet worden, um die Auswirkungen von Baustellen auf die Streckenkapazität zu begrenzen, und wenn ja, an welchen Stellen im Netz wurden Hilfsbetriebsstellen bisher eingerichtet?
10. Erfolgte die Einrichtung der Hilfsbetriebsstellen „unter dem rollenden Rad“, oder musste dafür die betreffende Strecke gesperrt werden, und wenn ja, wie lange war die jeweilige Strecke zur Einrichtung der Hilfsbetriebsstelle gesperrt?
11. Warum erfolgt bzw. erfolgte die Sanierung der NBS Hannover – Würzburg und Mannheim – Stuttgart unter Nutzung der in dichter Folge vorhandenen Gleiswechsel nicht unter dem rollenden Rad?

Berlin, den 7. Dezember 2020

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**