

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/25201 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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).

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

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?

Die Fragen 1 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bund stellt mit der dritten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) erstmals zusätzliche Bundesmittel speziell für das kundenfreundliche Bauen im Rahmen von Ersatzinvestitionen im bestehenden Schienennetz zur Verfügung. Diese Bundesmittel stehen für Bauverfahren und Zusatzmaßnahmen zur Verfügung, die im Vergleich zum üblichen Baustellengeschehen eine signifikante Reduzierung der Baustellenauswirkungen auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und die Reisenden zur Folge haben. Die EIU können diese Bundesmittel eigenverantwortlich einsetzen. Der in der LuFV III definierte Maßnahmenkatalog für das kundenfreundliche Bauen dient auch dem Erfahrungsgewinn aller Beteiligten und umfasst bekannte Verfahren. Der Maßnahmenkatalog sowie die als Voraussetzung für die Anwendung des kundenfreundlichen Bauens definierten Kriterien könne ggf. angepasst werden. Es wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen auf der Webseite des Eisenbahn Bundesamts (EBA) verwiesen (abrufbar unter: www.eba.bund.de/download/LuFV_III_Vortrag_und_Anlagen_Web.pdf, Anlage 8a2, Anhang 1).

Hierbei ist der Einsatz „Mobiler Lärmschutzwände“ innovativ. Während des Baus kann eine Lärmreduzierung für die Anwohner erreicht und somit nicht nur zu bestimmten Tageszeiten gebaut werden. In der im April 2016 gestarteten Lärmschutz-Initiative des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) unter dem Titel: „Initiative Lärmschutz-Erprobung neu und anwendungsorientiert“ (I-LENA) wurden bis 2020 bereits mobile Lärmschutzwände und -einheiten erfolgreich getestet.

Im Rahmen der LuFV III werden durch den Bund nur Mittel zur Finanzierung zugelassener und damit erprobter Bauverfahren auf dem Stand der Technik bereitgestellt. Dies gilt auch für die Maßnahmen des kundenfreundlichen Bauens.

So sind alle Verfahren des Maßnahmenkatalogs „Kundenfreundliches Bauen“ gem. LuFV III, Anlage 8a2, Anhang 1.1 etabliert.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) sollen in den kommenden Jahren Maßnahmen bei der DB Netz AG und der DB Station&Service AG mit jeweils 100 Millionen Euro pro Jahr finanziert werden. In diesem Jahr wird beispielsweise in Pfaffenhofen (Bayern) eine Bauweiche eingebaut. Damit lässt sich der baubedingte eingleisige Abschnitt verkürzen und es können in der Bauphase mehr Züge verkehren. In Salzwedel wird der Bahnsteig provisorisch verlängert, damit umgeleitete ICE-Züge während der dreimonatigen Bauarbeiten zwischen Hamburg und Berlin dort halten können und auch Fahrgäste des Nahverkehrs zusteigen können.

Im Infrastruktur- und -entwicklungsbericht (IZB) für das Jahr 2020 wird die DB AG gem. Vereinbarung in der LuFV III über diejenigen Baumaßnahmen berichten, bei denen Bundesmittel für das kundenfreundliche Bauen zum Einsatz gekommen sind. Der IZB für das Jahr 2020 ist dem BMVI von der DB AG bis zum 30. April 2021 vorzulegen. Im Anschluss wird der IZB auf der Internetseite des EBA veröffentlicht.

5. Welche konkreten Vorteile brachte das „kundenfreundliche Bauen“ den Eisenbahnverkehrsunternehmen und (im Personenverkehr) den Fahrgästen (bitte für jede der Maßnahmen beschreiben) gegenüber konventionellen Verfahren?

Beim kundenfreundlichen Bauen können Baumaßnahmen zum Beispiel durch den Einsatz besonderer Großmaschinenteknik schneller (Reduzierung von Sperrzeiten) oder kapazitäts-schonender (keine Komplettsperren) durchgeführt werden. Die Einschränkungen für die EVU und die Reisenden reduzieren sich sofort. Im Ergebnis steigt die Akzeptanz von notwendigen Baustellen. In-

sofern ist kundenfreundliches Bauen vor dem Hintergrund steigenden Verkehrsaufkommens ein wirksamer Hebel, um die Attraktivität und die Konkurrenzfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene zu stärken.

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?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG sind die Erfahrungen mit dem kundenfreundlichen Bauen sowohl bei den EIU als auch bei den EVU positiv. Im IZB für das Jahr 2020 wird die DB AG entsprechend berichten. Gegebenenfalls notwendige Änderungen werden dann vorgenommen.

8. Hält es die Bundesregierung für erforderlich, Gelegenheitstrassen des Schienengüterverkehrs im Falle von baustellendingten Umleitungen, die zu Umwegen und damit die Eisenbahnverkehrsunternehmen heute mit höheren Infrastrukturentgelten belasten, gegenüber Regeltrassen gleichzustellen, also den Umweg nicht zu berechnen, und wenn nein, warum nicht?

Nach Auskunft der DB Netz AG werden ungeplante baustellenbedingte Anpassungen des Laufwegs den EVU nicht in Rechnung gestellt. Es wird stattdessen das ursprüngliche Entgelt bzw. das günstigste Entgelt berechnet.

Bei kurzfristigen Trassenwünschen kann nur die vorhandene Restkapazität vergeben werden. Für bestimmte Quelle-Ziel-Relationen im Fahrplan müssen dann gegebenenfalls alternative Laufwege oder Fahrzeiten angeboten werden.

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?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB Netz AG muss für die Einrichtung einer Hilfsbetriebsstelle die betreffende Strecke gesperrt werden. Dies ist aufgrund der Anpassungen an der Infrastruktur (z. B. Einbau der Weichen, Anpassung der Oberleitung) und im Stellwerk (z. B. Softwareaktualisierung aufgrund geänderter Fahrwege) erforderlich. Die Dauer der Sperrung ist vom jeweiligen Umfang der Anpassungen (z. B. Anzahl der Weichen, Vorhandensein einer Oberleitung, Stellwerksbauform) abhängig.

Hierzu befinden sich einige Projekte noch in der Planung. Eine Auskunft ist der DB Netz AG derzeit noch nicht möglich.

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?

Nach Auskunft der DB Netz AG wurde eine eingleisige Umbauvariante verworfen, da zahlreiche Tunnelbauwerke auf den Schnellfahrstrecken vorhanden sind, in denen auch Gleis-erneuerungen stattfanden. Für den Umbau in den Tunnelbauwerken mussten neben der Frischluftversorgung (sog. Bewetterung), auch die Absaugung von Emissionen (insbesondere Staub) durch einen separaten Arbeitszug im Nachbargleis erfolgen. Zudem besteht auf den Schnellfahrstrecken ein Begegnungsverbot im Bereich der Tunnelbauwerke zwischen Personen- und Güterverkehrszügen, welches eine gleichzeitige Materialver- und -entsorgung der Umbauzüge und die Durchführung des Personenverkehrs auf einer Schnellfahrstrecke ausschließt.

Darüber hinaus gab es nach Auskunft der DB Netz AG weitere technische Gründe, Wünsche der EVU sowie einheitliche Fahrplankonzepte, die zu einer Vorzugsvariante mit einem komprimierten und raschen Umbau unter Totalsperungen führten.