

Antrag

der Abg. Silke Gericke und Michael Joukov u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Generalsanierung von Schienenstrecken – Organisation und Qualität des Schienenersatzverkehrs

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche Streckenabschnitte in Baden-Württembergs Schienennetz von der geplanten Generalsanierung der Deutschen Bahn AG bis 2030 betroffen sind;
2. wie der Zeitplan der Deutschen Bahn AG zur Generalsanierung dieser Streckenabschnitte aussieht;
3. wer bezüglich dieser Streckensperrungen für die Organisation des Schienenersatzverkehrs (sowohl im Fern- als auch im Nahverkehr) zuständig ist;
4. wer die Kosten für die Erbringung der Schienenersatzverkehre übernehmen muss;
5. welchen Qualitätsanforderungen (Takt, Kapazität, Barrierefreiheit, Fahrradmitnahme etc.) ein solcher Schienenersatzverkehr gerecht werden muss;
6. ob und wenn ja in welchem Umfang bei den zu erwartenden Qualitätsunterschieden zwischen den Schienenersatzverkehren und dem vom Land bestellten Schienenpersonennahverkehr (SPNV) entsprechend Regionalisierungsmittel für nicht erbrachte Zugleistungen einbehalten oder gekürzt werden;
7. ob neben dem klassischen Schienenersatzverkehr mit Bussen auch weitere Mobilitätsangebote (Bike- oder Ridesharing, Pop-up-Radwege etc.) für die Zeit der Streckensperrungen als Ersatzangebot vorgesehen sind;
8. inwiefern die Landesregierung in die Planungen der Schienenersatzverkehre eingebunden ist oder noch wird;

9. inwiefern die kommunalen Gebietskörperschaften und ÖPNV-Aufgabenträger entlang der gesperrten Strecken in die Planungen des Schienenersatzverkehrs eingebunden sind oder noch werden;
10. inwiefern weitere Stakeholder wie der Fahrgastbeirat des Landes oder Umwelt- und Verkehrsverbände in die Planungen des Schienenersatzverkehrs eingebunden sind oder noch werden;
11. wann und wie die betroffenen Fahrgäste über die Schienenersatzverkehre informiert werden;
12. ob sie die in der Presse geäußerte Befürchtung der Eisenbahngewerkschaft EVG teilt, dass für diese Schienenersatzverkehre nicht genügend Busfahrerinnen und Busfahrer zur Verfügung stehen;
13. welche Anstrengungen sie unternimmt, um die Information der Fahrgäste bezüglich der Schienenersatzverkehre zu optimieren, die Belastungen (längere Fahrzeiten, etc.) durch die Zugausfälle zu minimieren und ggf. für Entschädigungen zu sorgen.

6.10.2023

Gericke, Joukov, Achterberg, Braun, Hentschel,
Katzenstein, Marwein, Nüssle GRÜNE

Begründung

Bund und Deutsche Bahn haben am 15. September 2023 ein Infrastrukturprogramm zur umfassenden Erneuerung und Modernisierung von Schienennetz und Bahnhöfen vorgestellt (vgl. Pressemitteilung der Deutschen Bahn vom 15. September 2023 „Bund und Deutsche Bahn bringen größtes Infrastrukturprogramm für die Schiene auf den Weg“).

Zentraler Hebel für ein qualitativ besseres Bahnangebot sei die Generalsanierung von bundesweit insgesamt 40 Streckenabschnitten im hochbelasteten Netz bis zum Jahr 2030. Um das ambitionierte Arbeitspensum leisten zu können, werden diese Streckenabschnitte für jeweils mehrere Monate gesperrt.

Um die Belastungen für die Fahrgäste in Baden-Württemberg durch die Streckensperrungen zu minimieren ist ein leistungsfähiger und zuverlässiger Schienenersatzverkehr unabdingbar. Ein solcher erfordert neben ausreichend Bussen auch ein ausreichend großes Reservoir an Fahrpersonal sowie eine umfassende, frühzeitige Information der betroffenen Fahrgäste.

Stellungnahme^{*)}

Mit Schreiben vom 21. November 2023 Nr. VM3-0141.5-29/109/2 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. welche Streckenabschnitte in Baden-Württembergs Schienennetz von der geplanten Generalsanierung der Deutschen Bahn AG bis 2030 betroffen sind;

^{*)} Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

2. wie der Zeitplan der Deutschen Bahn AG zur Generalsanierung dieser Streckenabschnitte aussieht;

Zu den Ziffern 1 und 2 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Die DB Netz AG hat gemeinsam mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr folgende Strecken in Baden-Württemberg für die geplante Sanierung der sogenannten „Hochleistungskorridore“ ermittelt und den Sanierungszeitraum festgelegt:

- Frankfurt/Main–Mannheim (2. Halbjahr 2024)
- Frankfurt–Heidelberg (1. Halbjahr 2027)
- Stuttgart–Ulm (Filstal) (2. Halbjahr 2029)
- Ulm–Augsburg (2. Halbjahr 2030)
- Mannheim–Karlsruhe (2. Halbjahr 2030)

Im Vorlauf zur Sperrung der Strecke Frankfurt/Main–Mannheim vom 15. Juli bis 15. Dezember 2024 und zur Ertüchtigung von Umleitungsstrecken hat die DB Netz AG zudem folgende Sperrungen in Baden-Württemberg angekündigt:

- Frankfurt/Main–Mannheim: 1. Januar bis 22. Januar 2024
- Mannheim–Darmstadt: 2. Februar bis 26. Februar 2024

Darüber hinaus sind in diesem Zusammenhang auch Sperrungen an Strecken in Rheinland-Pfalz und Hessen bekannt gegeben worden.

3. wer bezüglich dieser Streckensperrungen für die Organisation des Schienenersatzverkehrs (sowohl im Fern- als auch im Nahverkehr) zuständig ist;

4. wer die Kosten für die Erbringung der Schienenersatzverkehre übernehmen muss;

Zu den Ziffern 3 und 4 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Grundsätzlich ist für die Organisation des Schienenersatzverkehrs (SEV) im Fernverkehr die DB Fernverkehr AG zuständig. Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen über ihre Verkehrsverträge mit dem Land als Aufgabenträger zur Organisation und Finanzierung von Ersatzverkehren verpflichtet.

Das Ministerium für Verkehr hält diese Regelung im Schienenpersonennahverkehr zumindest für die Sanierung der Hochleistungskorridore oder bei mehrmonatigen Vollsperrungen nicht für sachgerecht. Es wäre unbillig und stünde im Widerspruch zum Verursacherprinzip, wenn die Kosten für Schienenersatz- und Umleitungsverkehre für den Schienenpersonennahverkehr und im Güterverkehr von den Aufgabenträgern, den Eisenbahnverkehrsunternehmen oder der verladenden Wirtschaft zu tragen sind.

Die Entscheidung zur Sanierung unter mehrmonatiger Vollsperrung ganzer Schienenkorridore geht auf eine Entscheidung der Deutschen Bahn AG und der Bundesregierung sowie einer damit verbundenen Abkehr von der bisherigen Instandhaltungsstrategie zurück, wobei die Länder und Aufgabenträger nicht beteiligt wurden. Ebenso sind der Modernisierungsrückstau und die Überalterung des Schienennetzes nicht durch die Länder, Aufgabenträger und die Wirtschaft zu vertreten. Die Gewährleistungsverantwortung für Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes liegt nach Artikel 87e Absatz 4 GG allein beim Bund.

Das Ministerium für Verkehr erwartet vom Bund, dass er die Kosten für Schienenersatz- und Umleitungsverkehre als Teil der Projektkosten für die Sanierung der Hochleistungskorridore ansieht und diese seitens des Bundes finanziert. Da-

her hat sich die Landesregierung im Zuge des laufenden Gesetzgebungsverfahrens zum Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes dafür eingesetzt, eine klare rechtliche Grundlage für eine Bundesfinanzierung dieser Kosten zu regeln. Der Bundesrat hat dieses Ansinnen in seiner Stellungnahme zum Gesetzentwurf aufgegriffen (BR-Drucksache 379/23 B, dort Ziffer 4).

Die Bundesregierung hat in ihrer Gegenäußerung zur Stellungnahme des Bundesrates erklärt, dass sie vor dem Hintergrund der besonderen Umstände bei der geplanten Umsetzung der sogenannten Hochleistungskorridore prüfen werde, ob und in welchem Umfang in diesem Zusammenhang eine ausnahmsweise Bundesfinanzierung in Betracht komme.

Das Gesetzgebungsverfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Die Deutsche Bahn AG hat mitgeteilt, dass sie für die Organisation und Finanzierung des Schienenersatzverkehrs das Eisenbahnverkehrsunternehmen für zuständig halte. Die DB Netz AG strebe an, sich an den Kosten des Ersatzverkehrs im Rahmen der Generalsanierung mit bis zu 60 Prozent zu beteiligen.

Für die Sanierung der Strecke Frankfurt/Main–Mannheim haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die DB und die SPNV-Aufgabenträger ein Konzept entwickelt. Dieses sieht vor, dass die Nahverkehrszüge zwischen Frankfurt und Mannheim durch Busse ersetzt werden. Die Busse entstammen einer neuen DB-eigenen Ersatzverkehrsbusflotte.

5. welchen Qualitätsanforderungen (Takt, Kapazität, Barrierefreiheit, Fahrradmitnahme etc.) ein solcher Schienenersatzverkehr gerecht werden muss;

Der Schienenersatzverkehr wird in einem dichten Takt (15 bzw. 30 Minuten) angeboten. Es wird ein aufwändiges Ersatzkonzept mit zusätzlichen Querverbindungen und bedarfsgerechter Abstimmung auf die übrigen SPNV-Leistungen geplant. Im Übrigen müssen auch bei einem solchen SEV alle üblichen Qualitätsanforderungen aus dem Verkehrsvertrag erfüllt werden, z. B. Bereitstellung von nachfragerechten Bus-Kapazitäten, Bereitstellung von Fahrgastinformationen vor und während der Sperrungen inkl. Wegeleitung zu den Bushaltestellen, Einsatz von mindestens einem Reisendenlenker/einer Reisendenlenkerin an jedem SEV-Anfangs- und -Endpunkt. Das SEV-Konzept muss mit dem Aufgabenträger spätestens 4 Wochen vor Beginn des SEV-Verkehrs final abgestimmt sein.

Die Deutsche Bahn AG hat hierzu mitgeteilt, dass die Qualitätsanforderungen des SEV im SPNV durch die Anforderungen im jeweiligen Verkehrsvertrag definiert würden. Für den Ersatzverkehr im Rahmen der Generalsanierung gelte dies analog. Gleichwohl beabsichtige die DB Netz AG über ihren Finanzierungsbeitrag von bis zu 60 Prozent einen bundesweit gültigen, hohen Qualitätsstandard zu etablieren.

6. ob und wenn ja in welchem Umfang bei den zu erwartenden Qualitätsunterschieden zwischen den Schienenersatzverkehren und dem vom Land bestellten Schienenpersonennahverkehr (SPNV) entsprechend Regionalisierungsmittel für nicht erbrachte Zugleistungen einbehalten oder gekürzt werden;

Für die SEV-Verkehre, die sich aus den Verkehrsverträgen ergeben, werden im Regelfall gemäß Verkehrsvertrag geringere Zuschusssätze als für bestellte Zugleistungen an die EVUs fällig. Nähere Details können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht genannt werden. Grundsätzlich ist in den letzten Jahren die Entwicklung festzustellen, dass Buskonzepte wesentlichen Kostensteigerungen unterlagen.

7. ob neben dem klassischen Schienenersatzverkehr mit Bussen auch weitere Mobilitätsangebote (Bike- oder Ridesharing, Pop-up-Radwege etc.) für die Zeit der Streckensperrungen als Ersatzangebot vorgesehen sind;

Der Landesregierung ist hierzu nichts bekannt.

Die Deutsche Bahn AG hat erklärt, dass sie in erster Linie bei der Entwicklung und Organisation des SEVs unterstütze. Für darüber hinausgehende Mobilitätsangebote vermittele sie gern die entsprechenden Ansprechpartnerinnen bzw. Ansprechpartner konzernintern und konzernextern.

8. inwiefern die Landesregierung in die Planungen der Schienenersatzverkehre eingebunden ist oder noch wird;

Ein Projektteam aus Mitarbeitenden von DB Regio (Bahn), DB Regio Bus, DB SEV GmbH und DB Netz arbeitet bei der Planung der Ersatzverkehre im Zuge der Riedbahn-Sperrung zusammen. Die vier Aufgabenträger (RMV, VRN, ZÖPNV Süd und VM/NVBW) sind eng in die Planungen des Schienenersatzverkehrs bezüglich Takt, Bedienzeiten und Linienwege eingebunden und tauschen sich regelmäßig zum aktuellen Stand der Planungen zu dieser Maßnahme aus. Die Planung dieses Korridor-SEVs ist daher deutlich personalintensiver, gründlicher und langfristiger als bei gewöhnlichen Baustellen.

9. inwiefern die kommunalen Gebietskörperschaften und ÖPNV-Aufgabenträger entlang der gesperrten Strecken in die Planungen des Schienenersatzverkehrs eingebunden sind oder noch werden;

Die ÖPNV-Aufgabenträger und die kommunalen Gebietskörperschaften wurden in die Planung eingebunden.

10. inwiefern weitere Stakeholder wie der Fahrgastbeirat des Landes oder Umwelt- und Verkehrsverbände in die Planungen des Schienenersatzverkehrs eingebunden sind oder noch werden;

Die Planungen wurden bei der Fahrplankonferenz im Frühjahr 2023 in Mannheim allen Interessierten vorgestellt und mit den Fahrgastvertretenden diskutiert. Der Fahrgastbeirat des Landes wird regelmäßig in seinen Sitzungen über den Stand der Planungen informiert.

11. wann und wie die betroffenen Fahrgäste über die Schienenersatzverkehre informiert werden;

Die DB Regio AG ist grundsätzlich gemäß Verkehrsvertrag verpflichtet, die Fahrgäste über Dauer und Grund der Sperrung sowie die Ausgestaltung des Ersatzkonzepts spätestens ab dem 6. Werktag vor Beginn des SEV über alle zur Verfügung stehenden Kanäle ausreichend zu informieren. Dies geschieht über die Internetseite <https://bauinfos.deutschebahn.com/>, die Internetseiten und sozialen Medien der Verkehrsverbände (z. B. www.vrn.de), der Verkehrsunternehmen, sowie über Aushänge, digitale FIS-Anzeiger, die gewöhnliche Fahrplanauskunft in Apps und auf Internetseiten sowie Ansagen per Lautsprecher an jeder betroffenen Station. Im Fall der sehr umfangreichen Korridormaßnahme sollen die Fahrpläne des Ersatz- und Umleitungsverkehrs bereits möglichst frühzeitig veröffentlicht werden.

12. ob sie die in der Presse geäußerte Befürchtung der Eisenbahngewerkschaft EVG teilt, dass für diese Schienenersatzverkehre nicht genügend Busfahrerinnen und Busfahrer zur Verfügung stehen;

Dem Ministerium für Verkehr und der NVBW sind das knappe Angebot an Busfahrerinnen und Busfahrern auf dem Arbeitsmarkt und in den Unternehmen bekannt. Daher wird das Ministerium für Verkehr in den nächsten Monaten gemeinsam mit Verkehrsunternehmen und Branchenverbänden ein Fachkräftebündnis zur Personalgewinnung ins Leben rufen. DB SEV GmbH hat uns mitgeteilt, dass sie bereits europaweit nach Busfahrerinnen und Busfahrern sucht. Das Personal wird im Fall der Riedbahn-Sanierung bei den vier Tochtergesellschaften RAB, FMO, Regio Bus Mitte und OVF angesiedelt sein. Die Busfahrerinnen und Busfahrer werden u. a. einen Sprachkurs und ausführliche Streckeneinweisung erhalten und Ihnen wird Wohnraum zur Verfügung gestellt.

Die Deutsche Bahn AG hat erklärt, dass die Kapazitäten an Fahrerinnen und Fahrern sowie an Fahrzeugen aktuell noch nicht in ausreichender Menge für das gesamthafte Vorhaben der Generalsanierung am deutschen Markt vorhanden seien. Die DB Netz AG werde diese erforderlichen Kapazitäten daher sukzessive aufbauen. Voraussetzung hierfür sei eine entsprechende Finanzierung durch den Bund.

13. *welche Anstrengungen sie unternimmt, um die Information der Fahrgäste bezüglich der Schienenersatzverkehre zu optimieren, die Belastungen (längere Fahrzeiten, etc.) durch die Zugausfälle zu minimieren und ggf. für Entschädigungen zu sorgen.*

Die Fahrgastinformation wurde von der DB SEV GmbH im laufenden Jahr in folgenden Details bereits verbessert und in der Praxis erprobt:

- a) Busse sind komplett an Echtzeitdaten angeschlossen
- b) GPS-Daten: Busse senden (Livestandort) und empfangen (Navigation)
- c) Echtzeit-Daten gehen an Leitstelle, wodurch eine Anschlusssicherung möglich wird
- d) Automatische Haltestellenansagen in den Bussen
- e) Verständlichere Kennzeichnung der SEV-Busse
- f) Solarbetriebene mobile Infomonitore in den Stationen mit Echtzeitankünften, SEV-Liniennetz, Fahrplan, weiteren Infos
- g) Wegeleitung an den Bahnhöfen wird durch leichter verständliche Aushänge und Markierungen verbessert
- h) SEV-Busse auf Abfahrtsmonitoren in Bahnhofshalle

Außerdem sollen verstärkt Niederflurbusse eingesetzt werden, um mobilitätseingeschränkten Fahrgästen und Personen mit Kinderwagen die Mitfahrt zu erleichtern. Eine Mitnahme von Fahrrädern in Anhängern und der Einsatz von neuartigen Bussen mit eingebauten WC wird noch geprüft.

Die NVBW überwacht die Qualität des SEV durch den Einsatz von geschultem Personal eines beauftragten Dienstleisters, der anhand einer Checkliste alle wichtigen Qualitätsmerkmale stichprobenhaft mehrmals im Jahr überprüft. Die Erkenntnisse aus diesen Beobachtungen werden intern ausgewertet und mit den Verkehrsunternehmen besprochen, um ggf. Maßnahmen für Verbesserungen anzustoßen.

Mögliche Kompensationen für die Fahrgäste liegen im Ermessen der EVU.

Die Deutsche Bahn AG weist darauf hin, dass bei der Erstellung der Verkehrskonzepte je Korridor insbesondere darauf geachtet werde, dass möglichst keine Leistungen in Ausfall gebracht würden, die nicht sinnvoll auf der Straße ersetzt werden könnten. Entsprechend liege der Fokus darauf, Fernverkehrsleistungen und hochfrequentierte Nahverkehrsleistungen nach Möglichkeit auf der Schiene zu belassen und ausfallende Leistungen im Rahmen der Korridormaßnahme so sinnvoll wie möglich zu ersetzen. Ein Teil der Mehrkosten im Bereich der SEV-Leistungen entstehe aufgrund der hohen Anforderungen an Fahrgastinformation und Wegeleitung.

Schlussendlich sei das gesamte Programm der Generalsanierung eine wesentliche Maßnahme zur dauerhaften Steigerung der Pünktlichkeit und Robustheit der Infrastruktur.

Damit vermeide die Deutsche Bahn AG weitere Einschränkungen für deren Fahrgäste wie z. B. Zugausfälle durch kurzfristige Bauarbeiten.

Hermann
Minister für Verkehr