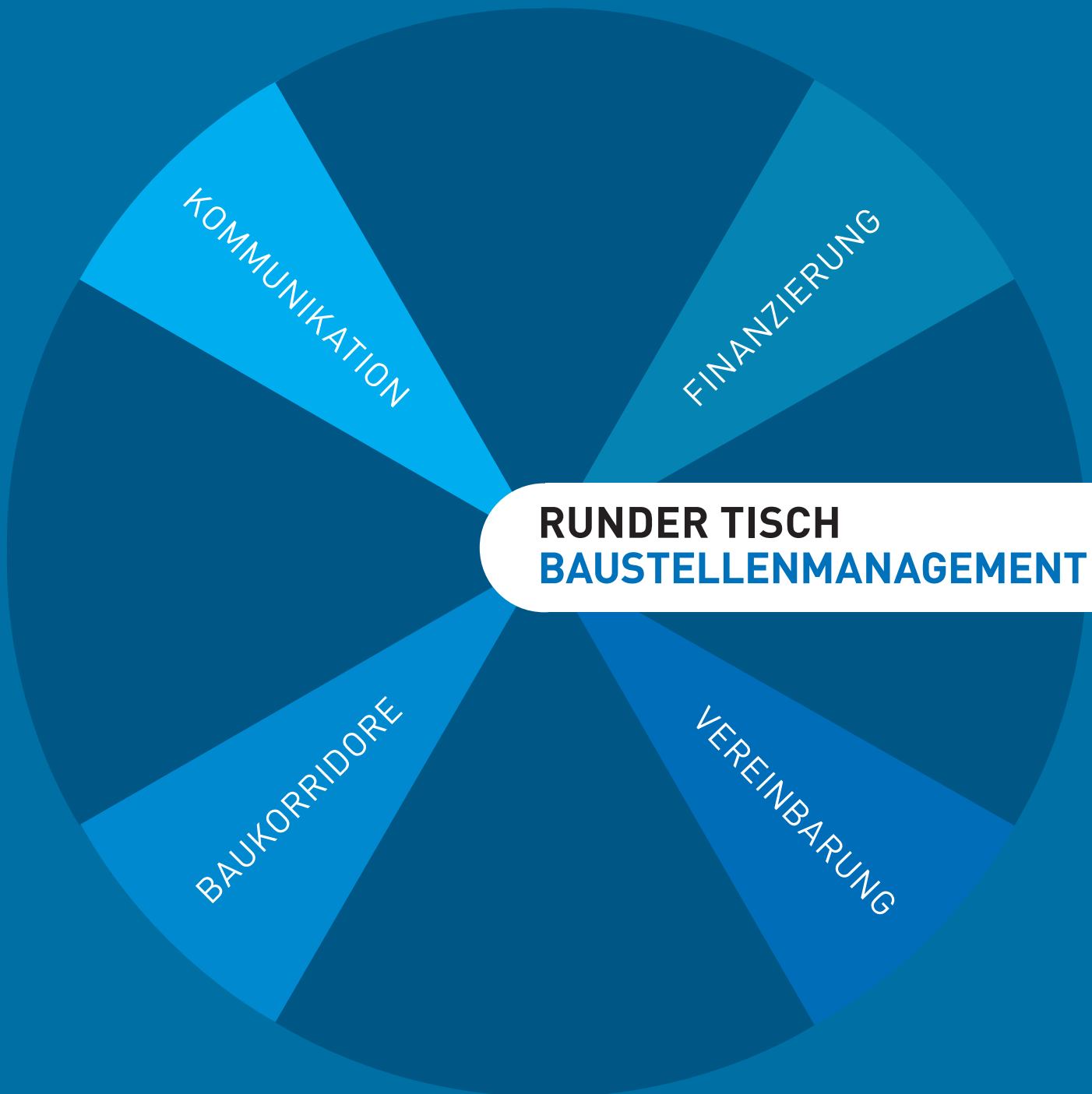


SCHLUSSERKLÄRUNG

DOKUMENTATION



**CLEVER BAUEN –
GUT FAHREN**

Inhalt

1	Ausgangssituation, Aufgabenstellung und Vorgehensweise	2
2	Finanzielle Auswirkungen in der Branche	4
3	Baustein 1 Vereinbarungen zwischen Bund und DB Netz AG zum kundenorientierten Bauen ..	11
4	Baustein 2 Anreizsystem zwischen der DB Netz AG und den Eisenbahn-Verkehrsunternehmen zur Verbesserung der Qualität und der Prozesstreue	13
	4.1 Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB)	13
	4.2 Auswirkungen auf allgemeines Anreizsystem und Entgeltminderung	14
5	Baustein 3 Bessere Risikoverteilung zwischen Aufgabenträgern und Eisenbahn-Verkehrsunternehmen im SPNV bei Baumaßnahmen	16
	5.1 Regelungen in künftigen Vergaben/Neuverträgen	17
	5.1.1 Fixkosten	17
	5.1.2 Kalkulation und Abrechnung von Schienenersatzverkehren	18
	5.1.3 Vertragsstrafen und Entgeltminderungen („Pönale“)	19
	5.2 Umgang mit bestehenden Verkehrsverträgen	20
	5.2.1 Vorbemerkung	20
	5.2.2 Prüfung juristischer Folgen bei einer Anpassung bestehender Verträge	21
	5.2.3 Umgang mit Pönalen	21
	5.2.4 Voraussetzungen, um bei Brutto-Verträgen eine Vertragsanpassung von Altverträgen in Betracht zu ziehen	21
	5.2.5 Empfehlungen, falls die vorgenannten Voraussetzungen erfüllt sind	22
	5.2.6 Ergänzende Hinweise zu Brutto-Anreizverträgen sowie Netto-Verträgen	23
6	Baustein 4 Verbesserung der Bauprozesse und der Bau-Kommunikation	24
	6.1 Quick Wins – kurzfristige Verbesserungen bis zur Einführung von neuen Verfahren	24
	6.1.1 Fristeneinhaltung bei der Übergabe von Fahrplandokumenten an die Kunden	24
	6.1.2 Informationen über Baumaßnahmen entlang der Strecken der DB Netz AG, insb. für die Kunden des kurzfristig verkehrenden Güterverkehrs	24
	6.2 „Unterjähriger Bauprozess“ – konkrete Planung von Baumaßnahmen in den Monaten und Wochen vor Baubeginn	24
	6.2.1 Perspektivische Vermeidung von B-Maßnahmen	24
	6.2.2 Unterjähriges Baubetriebsmanagement und Kommunikation	25
	6.3 Langfristige Planung von Baustellen anhand von Kapazitäts Gesichtspunkten	26
	6.4 Weiterarbeit ab 2018	29
7	Zeitplan	31
8	Teilnehmer	32
9	Besondere Abkürzungen	34

1 Ausgangssituation, Aufgabenstellung und Vorgehensweise

Eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur ist eine Grundvoraussetzung für attraktive Schienenverkehrsleistungen und die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Eisenbahnbranche. Erfreulicherweise wurden über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (LuFV) I und II die finanziellen Mittel zum Erhalt und Ausbau des Eisenbahnnetzes in Deutschland stetig erhöht. Die DB Netz AG konnte damit ihre Anstrengungen zum Erhalt der Infrastruktur deutlich ausweiten. Ab Anfang 2018 stehen die Verhandlungen zu einer Folgevereinbarung an. Der erfolgreiche Weg der Modernisierung ist jetzt weiter fortzusetzen. Es ist also absehbar, dass sich die Bautätigkeit auf hohem Niveau verstetigen muss ggf. auch weiter ansteigen wird.

Ohne Baumaßnahmen kann der Zustand der Infrastruktur nicht gehalten oder gar verbessert werden. Baumaßnahmen greifen aber meist in den Betrieb ein. Dies gilt gerade in einem stark ausgelasteten Mischbetriebsnetz wie in Deutschland, bei dem sich in der Regel Güter- und Personenverkehre die Kapazitäten teilen. Wenn an einer Stelle im Netz gebaut wird, kann dort nur eingeschränkt oder manchmal auch gar nicht gefahren werden. Baustellen verringern also die Kapazität (Zugausfälle und geplante Fahrzeitverzögerungen) oder können, wenn sie nicht stabil durchgeführt werden, auch die Qualität (Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, u. a.) der Verkehrsangebote beeinträchtigen.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen und damit die Fahrgäste im Personen- sowie die Verlager und Spediteure im Güterverkehr werden unmittelbar durch Baustellen beeinträchtigt. Gleiches gilt für die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs, die ebenfalls ein Leistungsversprechen gegenüber Kunden und Politik einzulösen haben.

Die Branche steht damit in einem Spannungsfeld: Die Infrastruktur muss nachhaltig leistungsfähig bleiben und weiter modernisiert werden. Es muss (mehr) gebaut werden. Gleichzeitig beeinträchtigen Baumaßnahmen unmittelbar die Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Angebote und damit auch die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern.

Daher braucht es neue Konzepte für ein „kundenfreundliches Bauen“, durch die auch während der Baustellenabwicklung ausreichende Kapazität und hohe Qualität zur Verfügung gestellt und die Nachfrage angemessen und zuverlässig bedient werden kann. Neben Maßnahmen zur Optimierung von Planung, Kommunikation und Ausführung von Baustellen sind hierbei aufeinander abgestimmte vertragliche Vereinbarungen und neue Ansätze zur Risikoteilung zwischen Bund, Netz, Aufgabenträgern und EVU erforderlich.

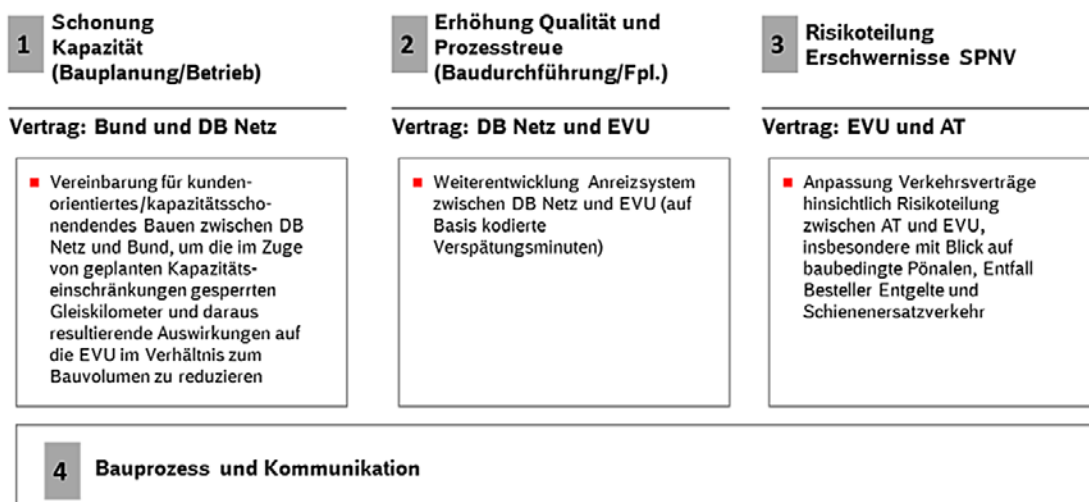
Um diese zu erarbeiten, haben sich eine Reihe von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), deren Verbände Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) und mofair, Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr sowie die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV) und die DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber, unter Beteiligung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) an einem Runden Tisch Baustellenmanagement zusammengefunden. Die Bundesnetzagentur wurde in den Lenkungskreissitzungen regelmäßig informiert und hat an einzelnen Arbeitsgruppen- und Lenkungskreissitzungen teilgenommen.

In gemeinsam besetzten Arbeitsgruppen (AG), an denen auch weitere Unternehmen und Vertreter der Aufgabenträger teilgenommen haben, und in enger Abstimmung untereinander wurden folgende Aufgabenpakete bearbeitet:

- Ermittlung einer gemeinsamen Zahlen- und Faktenbasis zu den Auswirkungen von Baustellen auf die Branche (AG 1)
- Ausarbeitung von Vereinbarungen im Verhältnis zwischen Bund und DB Netz zu kapazitätsschonendem Bauen (AG 2)
- Verbesserung der Qualität und Prozesstreue durch ein Anreizsystem zwischen DB Netz und den Eisenbahnverkehrsunternehmen (AG 2)
- Überprüfung und Vorschlag für eine sachgerechte veränderte Risikoverteilung zwischen Aufgabenträgern im SPNV und Nahverkehrsunternehmen (AG 2)
- Überprüfen und Anpassen von Baumanagementprozessen zwischen DB Netz und Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie Optimierung der Kommunikation (AG 3)

Auf Basis der Ergebnisse der einzelnen AG wurden gemeinsame Empfehlungen für ein Gesamtpaket aus vier Bausteinen formuliert und dem Lenkungskreis „Runder Tisch Baustellenmanagement“ vorgelegt.

Überblick über das Gesamtpaket



Überblick Gesamtpaket

Die Arbeitsergebnisse und Empfehlungen werden in den folgenden Abschnitten vorgestellt.

Die Bauprozesse und Baukommunikation, die Anreizsysteme sowie die wirtschaftlichen Regelungen zwischen den Beteiligten sollen ab dem Jahr 2018 schrittweise auf ein fahrgastschonenderes Bauen ausgerichtet und die unvermeidlichen Folgen von Einschränkungen aufgrund von Bauarbeiten zwischen den Beteiligten neu geregelt werden. Die Beteiligten sind sich darüber einig, dass das Ziel nur erreicht werden kann, wenn alle Maßnahmen über die Bereiche 1 bis 4 gleichermaßen umgesetzt werden.

2 Finanzielle Auswirkungen in der Branche

Die AG 1 hatte die Aufgabe, Daten und Fakten zum Ausmaß der Betroffenheit durch Baustellen in der Branche zu ermitteln. Die Auswirkungen bei allen Partnern zusammenzuführen und daraus ein objektives Gesamtbild zu entwerfen, diente als Grundlage für die Arbeiten der beiden anderen Arbeitsgruppen.

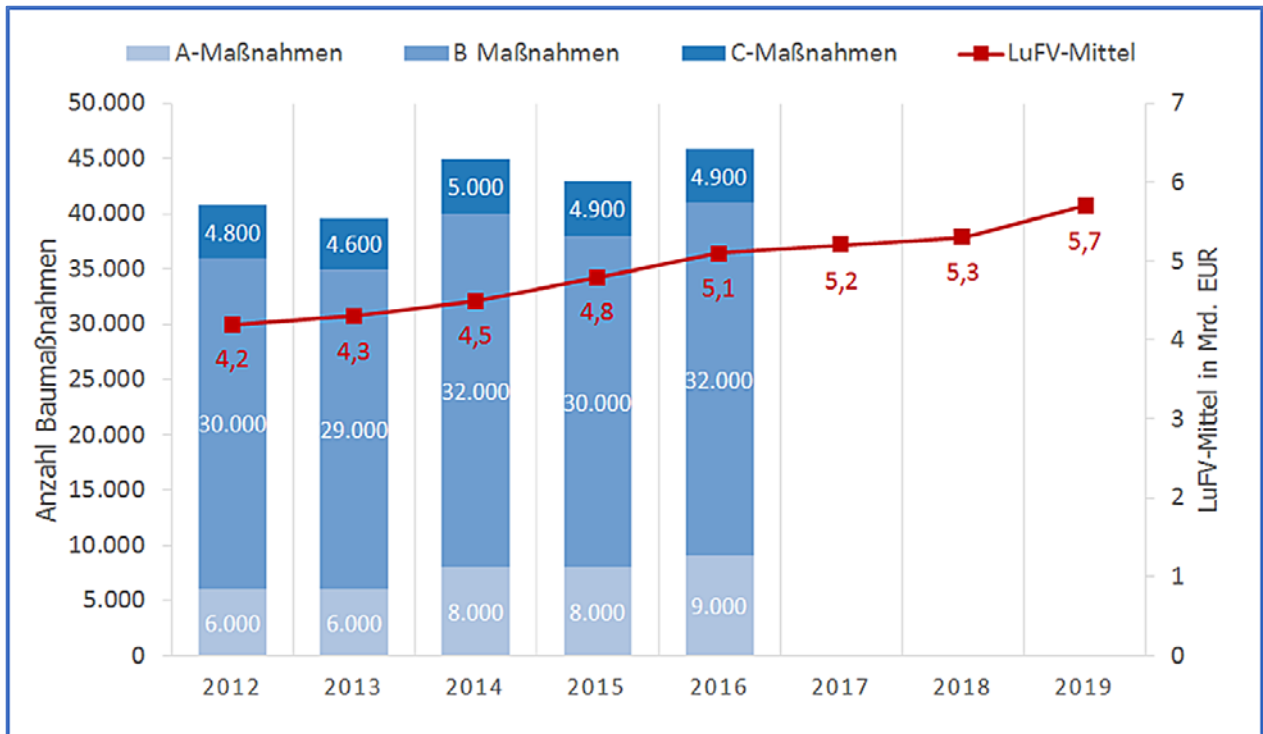
Dafür wurden Daten bei DB Netz AG, den Aufgabenträgern und den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), differenziert nach Verkehrsart Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Schienengüterverkehr (SGV), erhoben. Aus Wettbewerbsgründen erfolgte die Datenbereitstellung der EVU anonym u. a. über das BMVI und den VDV. Abgefragt wurden jeweils die Daten mehrerer Jahre, um Durchschnittswerte bilden zu können und Verwerfungen durch Sonderereignisse zu glätten. Die beteiligten EVU decken den Markt überwiegend ab, so dass die Daten repräsentativ sind.

- SPFV: rund 99 % Marktabdeckung (ein Unternehmen)
- SGV: rund 72 % (vier Unternehmen)
- SPNV: rund 77 % (acht Unternehmen)

Die Daten der SPV-Unternehmen wurden im Detail plausibilisiert. Für die SGV-Unternehmen erfolgte dies in einem eingeschränkten Umfang, da die Daten teilweise nicht in vergleichbarer Tiefe zur Verfügung gestellt werden konnten. Insgesamt sind die Ergebnisse aber tragfähig und plausibel. Die vorliegenden Daten wurden auf den Gesamtmarkt hochgerechnet.

In Summe zeigen die Daten eine gegenüber dem ansteigenden Bauvolumen unterproportional, aber gleichwohl signifikant gestiegene finanzielle Belastung aus Baumaßnahmen über alle Verkehrsarten hinweg.

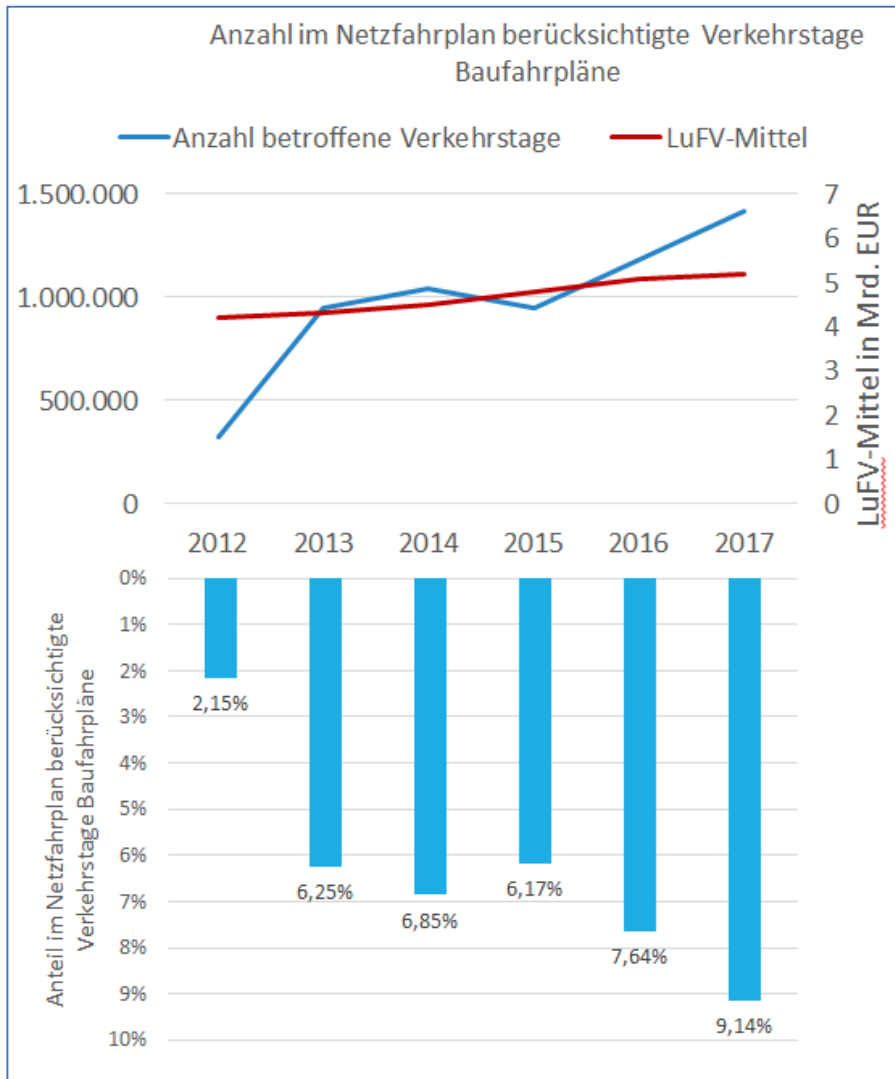
Die Anzahl der Baustellen lag im Jahr 2012 noch bei rd. 40.800. Sie ist im Jahr 2016 auf rd. 45.900 angestiegen. Diese Entwicklung spiegelt die mit der LuFV II durch Bund und DB Netz gestartete Modernisierungsoffensive im Bestandsnetz und die Steigerung der LuFV-Mittel von 4,2 Mrd. Euro auf 5,1 Mrd. Euro wider.



Entwicklung der Baumaßnahmen (A-B-C) und der finanziellen Mittel (LuFV)¹

¹ Die Kategorien A, B und C geben Auskunft über die Wirkung der mit der Baumaßnahme verbundenen Kapazitätseinschränkung. A-Maßnahmen beeinträchtigen die Kapazität stärker, als B- und C-Maßnahmen.

Die steigende Anzahl der Baustellen und die Forderung nach mehr Planungssicherheit führten dazu, dass deutlich mehr Baustellen in die Fahrpläne integriert wurden. Die folgende Übersicht veranschaulicht die Zunahme der betroffenen Verkehrstage.



Im Netzfahrplan berücksichtigte Verkehrstage Baufahrpläne

Das Ausmaß ungeplanter Einschränkungen konnte hierdurch erfolgreich begrenzt werden, was sich bspw. an der Entwicklung der baubedingten Verspätungsminuten ablesen lässt.

Die sog. codierten Verspätungsminuten (cVmin) sind eine wesentliche Kennzahl, um qualitative Einschränkungen der Verfügbarkeit der Infrastruktur zu messen. Diese werden immer dann gemessen, wenn baustellenbedingte Einschränkungen oder sonstige Störungen verhindern, dass die geplante Fahrzeit realisiert werden kann und es zu Verspätungen kommt. Die cVmin konnten trotz der deutlichen Zunahme des Baugeschehens im Zeitraum von 2012 bis 2017 stabil gehalten werden.

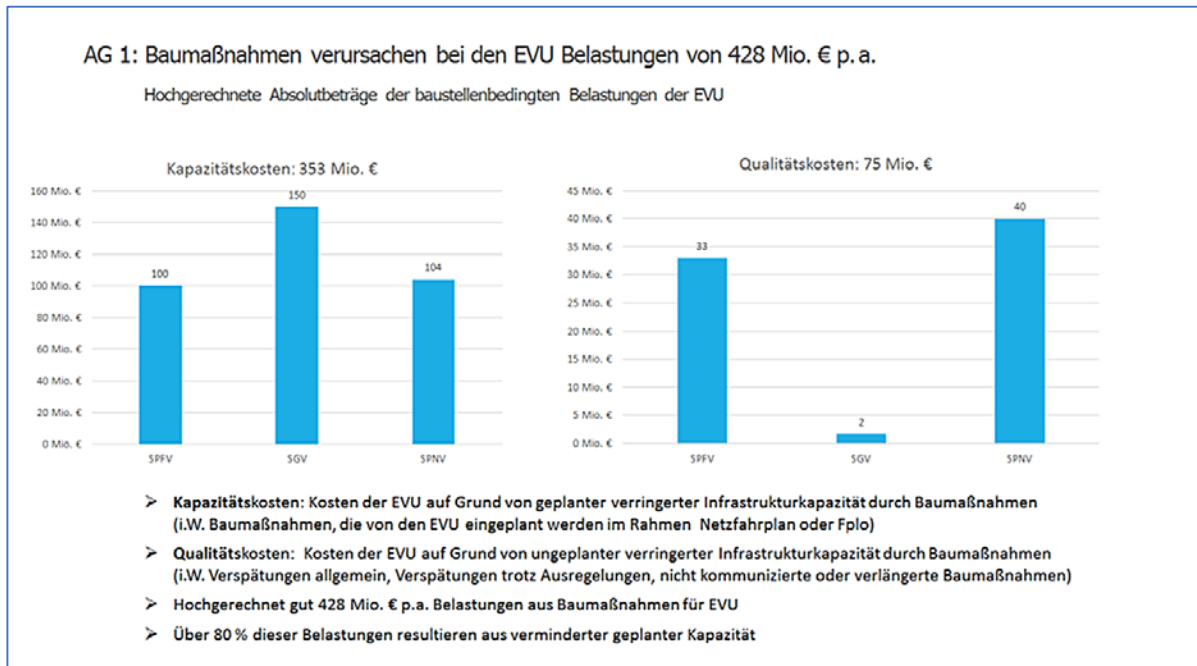
Kennzahlen DB Netz		2013	2014	2015	2016
Verspätungsminuten aus Bau (VU 31, 32) nach Verkehrsart (cVmin/1000 Zkm)	SPFV	0,4	0,4	0,4	0,3
	SPNV	1,2	1,3	1,5	1,3
	SGV	3,4	3,4	3,7	3,5

Baubedingte Verspätungsminuten

Wenngleich die Verarbeitung der Baumaßnahmen in den Fahrplandokumenten die Planbarkeit und Kommunikation von etwaigen Einschränkungen an die Endkunden deutlich verbessert wurde, verbleiben bei den Verkehrsunternehmen baubedingt längere Fahrtzeiten oder geplante Zugausfälle und damit ein schlechteres Verkehrsangebot für Fahrgäste und Verloader sowie höherer Aufwand und Einnahmenausfälle.

Bei der weiteren Untersuchung wurden die baustellenbedingten Auswirkungen auf die EVU systematisch in **geplanten Kapazitätseinschränkungen** (d. h. es werden die Auswirkungen von Maßnahmen betrachtet, die im Fahrplan eingeplant wurden) einerseits und **ungeplanten Qualitätseinschränkungen** (d. h. es werden die Auswirkungen von Maßnahmen betrachtet, die nach Fahrplanerstellung bekannt geworden bzw. eingetreten sind) andererseits unterschieden.

Insgesamt verursachen Baumaßnahmen über alle Verkehrsarten Belastungen für die EVU in Höhe von 428 Mio. Euro pro Jahr. 80 % dieser Belastungen resultieren hierbei aus geplanten baubedingten Kapazitätseinschränkungen; der Rest resultiert aus ungeplanten baubedingten Behinderungen. Zu beachten ist bei diesem Gesamtwert wie bei den Werten im Einzelnen, dass diese aufgrund der Datenmeldungen für die Jahre 2014 bis 2016 ermittelt worden sind. Würde nicht – wie durch die Arbeit des Runden Tisches Baustellenmanagement beabsichtigt – gezielt gegengesteuert, würden diese Werte angesichts des weiter steigenden Bauvolumens in den nächsten Jahren und der Komplexität vieler Bauprojekte vsl. weiter ansteigen. Im Detail weisen die Verkehrsarten sehr unterschiedliche Belastungen auf:



Überblick Kapazitäts- und Qualitätskosten

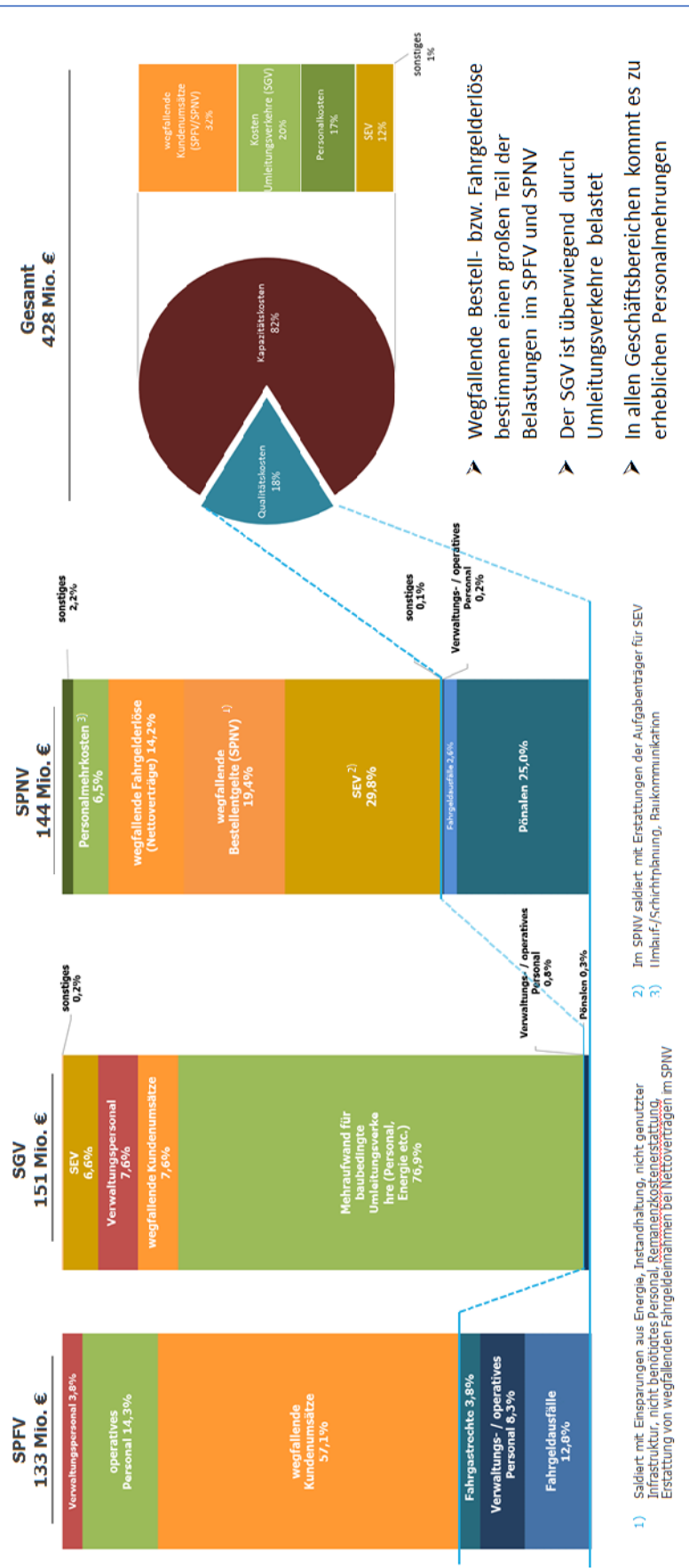
Als spezifische Beträge ermittelte die AG 1

	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

Die verschiedenen Verkehrsarten sind unterschiedlich von den Baustellen betroffen – dies zeigt sich auch in der heterogenen Belastung. Im Einzelnen:

AG 1: Struktur der baustellenbedingten Belastungen ist sehr heterogen

Verteilung der Kostenbelastungen innerhalb der Verkehrsarten



Gesamtüberblick Belastung aus Baustellen

- Wegfallende Bestell- bzw. Fahrgelderlöse bestimmen einen großen Teil der Belastungen im SPFV und SPNV
- Der SGV ist überwiegend durch Umleitungsverkehr belastet
- In allen Geschäftsbereichen kommt es zu erheblichen Personalmehrungen

SPFV und SGV sind vor allem von Fahrzeitverlängerungen bzw. Umwegen sowie Haltausfällen betroffen, der SPNV relativ stärker von Ausfällen ganzer Züge sowie von Haltausfällen. Im Betrachtungszeitraum 2012 – 2016 sind im SPNV die baubedingten Zugausfälle, diese entsprechen rd. 73 % aller Zugausfälle, um 80 % gestiegen. Abhängig von der bedienten Verkehrsregion streuen die baubedingten Zugausfälle zwischen 0,4 % und 2,0 % der Gesamtzugleistung. Bei einem Gesamtvolumen von 667 Mio. Zugkilometern im Jahr 2016 im SPNV fielen somit rd. 12 Mio. Zugkilometer baubedingt aus.

Für baubedingte Qualitätseinschränkungen und daraus resultierende Verspätungen zahlen die SPNV-EVU an die Aufgabenträger rd. 36 Mio. Euro Pönale – dies entspricht rd. 27 % der gesamten Pönalzahlungen von EVU an die Aufgabenträger. Die verkehrsvertraglichen Regelungen sind dabei sehr unterschiedlich, so dass die Belastungen einzelner EVU sehr stark variieren (zw. rd. 5 und 120 Euro/cVmin).

Im SPFV sind im Betrachtungszeitraum 2014 – 2016 die baubedingten Belastungen um 53 % gestiegen. Die Einschränkungen nahmen vor allem im Bereich der geplanten Kapazitätseinschränkungen zu. So verlängerten sich beispielsweise die Fahrtzeiten 2016 insgesamt um 30.000 Stunden. Korrespondierend hierzu sind die Kosten um rd. 60 Mio. Euro auf rd. 100 Mio. Euro gestiegen.

Im SGV haben vorrangig die baubedingten Fahrzeitverlängerungen negativen Einfluss auf den wirtschaftlichen Ressourceneinsatz und die Qualität für den Endkunden. Die Belastung wurde mit rd. 150 Mio. Euro beziffert. Qualitätseinschränkungen führen dagegen mit 2 Mio. Euro nur zu vergleichsweise geringen Mehrkosten.

Die Aufgabenträger im SPNV zeigten zusätzlich den Verlust von Fahrgästen durch Baumaßnahmen auf. Während der Bauzeiten wurden anhand von Beispielen Fahrgastrückgänge von bis zu 25 % im betroffenen Bauabschnitt gemessen. Hochgerechnet gingen nach den Daten der Aufgabenträger im Jahr 2016 rd. 41 Mio. Euro an Fahrgeldeinnahmen durch Baumaßnahmen verloren.

Dabei nicht enthalten sind Verluste von Fahrgästen, die bei längeren Baustellen Alternativen zum SPNV nutzen und auch nach Ende der Bauarbeiten dem SPNV dauerhaft verloren gehen. Zwar zeigen die untersuchten Maßnahmen, dass nach Abschluss der Bauarbeiten eine relativ schnelle Erholung der Fahrgastzahlen eingetreten ist, allgemeine Ableitungen ließen sich aus den Einzelfallbetrachtungen jedoch nicht ableiten. Zu dem Ausmaß von langfristigen Fahrgasteffekten gibt es bisher noch keine belastbaren Erkenntnisse. Diese Gefahr gilt grundsätzlich auch bei andauernden Beeinträchtigungen im Personenfern- und Güterverkehr.

3 Baustein 1

Vereinbarungen zwischen Bund und DB Netz AG zum kundenorientierten Bauen

Baustellenbedingte Kapazitätseinschränkungen sind nicht vollständig vermeidbar – ihr Ausmaß lässt sich aber beeinflussen. Wesentlicher Hebel hierfür ist die Anwendung kapazitätsschonender Bauverfahren – dieser wird durch die Finanzmittelausstattung der DB Netz AG determiniert. Sind die Finanzmittel begrenzt, können die erforderlichen Erneuerungsmaßnahmen, um den Abbau des Investitionsrückstaus voranzutreiben, nur durch kostengünstige Bauverfahren erreicht werden. Baulogistisch anspruchsvolle und damit teure, aber eben auch kapazitätsschonende Bauverfahren, benötigen dagegen häufig einen erhöhten Mitteleinsatz.

Der Runde Tisch Baustellenmanagement empfiehlt, dass der Bund bei der Bedarfsbemessung – insbesondere mit Blick auf die LuFV III – finanzielle Mittel zur Verfügung stellt, um die Mehrkosten zu decken und der DB Netz AG die Anwendung kundenfreundlicher Bauverfahren zu ermöglichen. Dieses können zum einen kapazitätsverbessernde temporäre oder dauerhafte Infrastrukturerweiterungen sein (z. B. Bauweichen, Überleitverbindungen, Hilfsbrücken) umfassen und zum anderen kapazitätsschonende Bauverfahren, also beispielsweise Großmaschineneinsatz, „Tunnel im Tunnel“ und andere.

Bis zur Umsetzung der LuFV III sollte eine Vorschaltvereinbarung getroffen werden, um dies auch kurzfristig sicherzustellen. Die Verwendung der bereitgestellten Mittel ist dahingehend auszurichten, dass die DB Netz AG diese zur Reduzierung der Betroffenheit von Zügen durch geplante Kapazitätseinschränkungen einsetzt. Die hierfür erforderlichen Vereinbarungen sollen spätestens ab 2020 (LuFV III-Zeitraum) und nach Möglichkeit bereits in 2019 angewendet werden.

Hierzu werden folgende Eckpunkte empfohlen:

1. Kundenfreundliches Bauen bedeutet, dass so wenige Züge wie möglich von Bautätigkeit betroffen sind und die, die betroffen sind, in möglichst geringem Umfang. Die im Zuge der geplanten Kapazitätseinschränkung gesperrten Gleiskilometer führen zum Teil zum Ausfall von Zugleistungen, zu Umwegen oder zur Verlängerung von Fahrzeiten. Ziel muss es sein, im Verhältnis zum Bauvolumen diese geplanten Kapazitätseinschränkungen deutlich zu reduzieren. Davon müssen alle Verkehrsarten SPNV, S-Bahn und SGV profitieren.
2. Die Vereinbarung zwischen Bund und DB Netz AG soll eine Reduzierung der Kapazitätseinschränkungen im Verhältnis zum Bauvolumen bewirken. Wie die konkrete Ausgestaltung der Vereinbarungen und deren Erfolgsmessung erfolgt, verhandeln Bund und DB Netz AG im Jahr 2018 mit dem Ziel einer sehr zügigen Umsetzung, spätestens ab 2020 ff. Für die Zeit 2018/19 soll eine Vorschaltvereinbarung angestrebt werden, in der anhand ausgewählter Pilotprojekte „kapazitätsschonendes Bauen“ bereits praktiziert werden kann.
3. Da kundenfreundliches Bauen in vielen Fällen mit erhöhten Kosten verbunden ist, ist eine deutliche Erhöhung der vom Bund bereitgestellten Mittel erforderlich. Die EVU und AT gehen davon aus, dass die erforderliche Mittelausstattung geeignet sein muss, den betriebswirtschaftlichen Schaden aus Baumaßnahmen in Höhe von 428 Mio. EUR p. a. (Bauvolumen und Baupreise mit Stand 2016, seitdem weiter ansteigend) in angemessener Weise zu begegnen. Gleichzeitig wird davon ausgegangen, dass ein stufenweises Hochfahren zur Validierung der Ef-

fekte erforderlich ist. DB Netz ist bereit, die Wirkung der bereitgestellten Mittel ggü. dem Markt transparent zu machen. Ohne eine erhöhte Mittelausstattung laufen die Bemühungen insofern ins Leere, als notwendige Bauvorhaben im schlechtesten Fall ersatzlos entfallen oder weiter in die Zukunft verlagert werden müssten. Dies ist vor dem Hintergrund des bestehenden Investitionsrückstaus jedoch keine Option.

4. Neben einem erhöhten Mitteleinsatz sind die Auswirkungen baustellenbedingter Kapazitätseinschränkungen auch durch die Anpassung von Planungs- und Abstimmungsverfahren zu reduzieren (sog. Kapazitätsmanagement; vgl. Abschnitt 6 zu den Ergebnissen der AG 3). DB Netz AG wird unabhängig von den Verhandlungen mit dem Bund die Anstrengungen zur Einführung des weiterentwickelten Kapazitätsmanagements fortführen.

4 Baustein 2

Anreizsystem zwischen der DB Netz AG und den Eisenbahn-Verkehrsunternehmen zur Verbesserung der Qualität und der Prozesstreue

4.1 Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB)

Unzuverlässigkeit und Einschränkungen in der Leistungsfähigkeit schwächen das System Schiene. Daher müssen die negativen Folgen von Baustellen deutlich reduziert werden: Sofern gebaut wird, müssen Baumaßnahmen zuverlässig und reibungslos ablaufen. Die DB Netz AG plant, organisiert und führt die Baustellen durch. Kommt es zu Störungen, dann tragen bislang die EVU die wirtschaftlichen Folgen vielfach allein.

Es wird daher empfohlen, das bestehende Anreizsystem zwischen DB Netz AG und den EVU (leistungsabhängige Entgeltregelung gem. § 39 ERegG) dahingehend anzupassen, dass DB Netz einen stärkeren finanziellen Anreiz erhält, eine hohe Zuverlässigkeit bei Baumaßnahmen zu erreichen. Dabei muss es bei Qualitätseinschränkungen zu nennenswerten Zahlungen durch DB Netz an die EVU kommen. Im Einzelnen wird folgende Ausgestaltung des Anreizsystems empfohlen:

1. Alle Züge sollen in das Anreizsystem Bau einbezogen werden (heute nur 20 % der Netzfahrplanzüge).
2. Grundlage des Anreizsystems sind die baubedingten Zusatzverspätungsminuten (Verspätungsursachen 31 und 32 gemäß der Richtlinie 420.9001 der DB Netz AG).
3. Die Anreizentgelte werden von heute 0,1 Euro je baubedingter Zusatzverspätungsminute auf²
 - 51 Euro/cVmin im SPFV,
 - 16 Euro/cVmin im SPNV sowie
 - 5 Euro/cVmin im SGVerhöht.

Die Spreizung zw. SPFV und SPNV berücksichtigt dabei mit 3 zu 1 die unterschiedliche Betroffenheit (z. B. Unterschiede bei durchschnittlichen Besetzung der Züge mit Fahrgästen), ist aber bewusst geringer als der aktuelle Datenstand der AG 1 (hier 4,5 zu 1), um eine zu große Spreizung und das Risiko von Fehlanreizen zu reduzieren.

4. Der Schwellenwert, ab dem im SPV Anreizentgelte gezahlt werden, soll von heute 5:30 auf zukünftig 3:30 Minuten abgesenkt werden.³ Dies entspricht dem Trend der letzten Jahre der Absenkung von Pünktlichkeitsschwellenwerten in Verkehrsverträgen zwischen Aufgabenträgern und Eisenbahnverkehrsunternehmen.

² Zu diesen Beträgen sind jeweils die Beträge der automatischen Entgeltminderung zu addieren (SPFV 3 Euro, SPNV 2 Euro, SGV 1 Euro), so dass sich insgesamt 54 Euro im SPFV, 18 Euro im SPNV und 6 Euro im SGV ergeben. Siehe auch unten Ziffer 5.

³ Da der Prozess in den SNB detaillierter beschrieben wird, nämlich erstens sekundenscharfe Erfassung aller Zusatzverspätungen, dann kaufmännische Rundung der Zusatzverspätungen auf ganze Minuten und dann Berücksichtigung der Zusatzverspätungen, ergibt sich für den SPV in den neuen SNB ein Schwellenwert von 4:00 min, der aber einem tatsächlichen Schwellenwert von 3:30 entspricht.

5. EVU im SPFV erhalten – analog Status Quo – zusätzlich 3 Euro/cVmin, EVU im SPNV zusätzlich 2 Euro/cVmin und EVU im SGV zusätzlich 1 EUR/cVmin über die automatische Minderung. Anreizsystem und automatische Entgeltminderung werden dabei – zur Vermeidung von bürokratischem Aufwand – in einem System vereint.

Es wird empfohlen, das überarbeitete Anreizsystem zum Netzfahrplan 2019 (unterjährige Anpassung) einzuführen⁴. Grundsätzlich wird eine hohe Konstanz des Systems angestrebt, um die Planungssicherheit für alle Beteiligten zu erhöhen. Funktionsweise und Auswirkungen des Systems sollen aber gleichwohl nach seiner Einführung regelmäßig überprüft und bei Bedarf eine Anpassung nach den Regularien des ERegG eingeleitet werden.

Die Folgen von ungeplantem Zugausfall aufgrund von Baumaßnahmen sind in jedem Einzelfall gravierend, aber nach derzeitiger gemeinsamer Einschätzung hinsichtlich der Anzahl der Fälle nachrangig. Es wird empfohlen, diese Störungen in Zukunft weiter zu beobachten. Sollte die Anzahl ungeplanter Zugausfälle aufgrund von Baumaßnahmen ansteigen, wird empfohlen, das Anreizsystem angemessen zu erweitern.

Die Einhaltung von Planungs- und Kommunikationsprozessen sowohl in zeitlicher als auch qualitativer Hinsicht durch alle am Prozess Beteiligten wird als wesentlicher Hebel zur Vermeidung baubedingter Einschränkungen bestätigt. Die relevanten Prozesse – sowohl bezogen auf das unterjährige als auch auf das langfristige Baustellenmanagement – werden weiter überarbeitet (vergl. Baustein 4). Sobald die Überarbeitung abgeschlossen ist, wird durch die DB Netz AG geprüft, ob ein Mechanismus eingeführt werden sollte, der für alle Beteiligte Anreize zur Einhaltung der im Planungs- und Kommunikationsprozess vereinbarten Termine setzt. Diese Anreize müssen für DB Netz AG, EVU und Aufgabenträger in gleichem Maße gelten, da der Abstimmungsprozess nur dann funktionieren kann, wenn alle Prozessbeteiligten vollständig und fristgerecht die vereinbarten Leistungen erbringen. Zwingende Voraussetzung für die Einführung ist insbesondere, dass der mit dem Anreizmechanismus verbundene Aufwand in einem angemessenen Verhältnis zu den Vorteilen steht, die aus der durch den Anreizmechanismus ausgelösten, verbesserten Termintreue resultieren.

4.2 Auswirkungen auf allgemeines Anreizsystem und Entgeltminderung

EVU, Aufgabenträger und DB Netz AG sind sich einig, dass im SPV die Struktur des Anreizsystems, die für baubedingte cVmin Anwendung finden soll, auch unverändert im allgemeinen Anreizsystem für alle EVU- und netzbedingten cVmin angewendet werden soll. Um der besonderen Bedeutung baustellenbedingter Verspätungen Rechnung zu tragen, sollen lediglich die Euro-Beträge, die je cVmin zu zahlen sind, abweichend festgelegt werden. Für EVU-bedingte cVmin sowie für nicht baubedingte cVmin im Verantwortungsbereich von DB Netz wird ein Anreizentgelt von 1 Euro/cVmin empfohlen. EVU im SPFV erhalten – analog Status Quo – zusätzlich 3 Euro/cVmin und EVU im SPNV zusätzlich 2 Euro/cVmin über die automatische Minderung. Anreizsystem und automatische Entgeltminderung werden dabei – zur Vermeidung von bürokratischem Aufwand – in einem System vereint.

⁴ Die DB Netz AG hat am 01.12.2017 die Neufassung/Änderung der Regelungen des Anreizsystems und der Minderung für die SNB 2019 zu Stellungnahme und anschließenden Genehmigung eingebracht.

Aus Sicht DB Netz AG ist auch für den SGV eine 1:1-Übertragung der Struktur des Anreizmechanismus Bau auf das allgemeine Anreizsystem für EVU und nicht-baustellenbedingte netzbedingte cVmin folgerichtig und geboten. Bzgl. der Höhe der Anreizentgelte wurde eine Anhebung von heute 10 Cent auf zukünftig 20 Cent vorgeschlagen. EVU im SGV erhalten – analog Status Quo – zusätzlich 1 Euro/cVmin über die automatische Minderung.

Eine große Mehrheit des Lenkungskreises stimmte dem Vorschlag der DB Netz zu. Vorbehalte gibt es noch beim Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE). Es sieht zwar Einvernehmen bei der Anhebung des Entgelts für baustellenbedingte Zusatzverspätungsminuten auf 5 Euro/cVmin. Bezüglich der Übertragung der Systematik auf die kurzfristigen Gelegenheitsverkehre innerhalb des allgemeinen Anreizsystems sieht NEE dagegen weiteren Analyse- und Diskussionsbedarf.

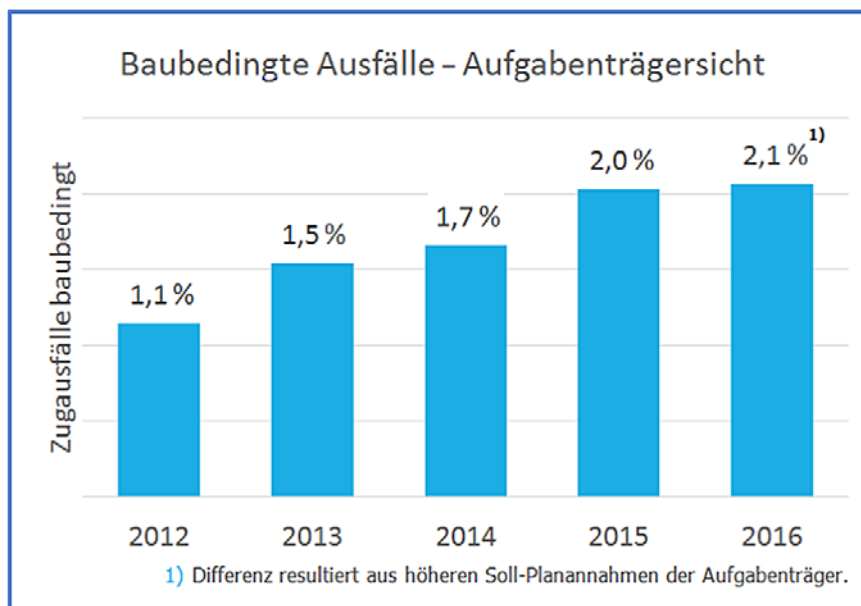
Wenngleich eine mehrheitliche Zustimmung zum Anreizsystem besteht und damit mehr als 90 % des Marktes das DB Netz-Modell befürworten, ist eine Auflösung des Dissens am Runden Tisch Baustellenmanagement für den SGV nicht gelungen. Die LK-Mitglieder stimmen darin überein, dass eine Lösung des Dissenses vsl. nur im Genehmigungsverfahren bei der BNetzA gelingen kann. Gleichwohl sind sich alle Beteiligten einig, dass die Umsetzung der Vorschläge des Runden Tisches ohne weiteren Aufschub angegangen werden muss. Es wurde daher vereinbart, dass DB Netz mit dem vorgeschlagenen Modell das Genehmigungsverfahren bei der BNetzA anstößt. Dies ist am 01.12.2017 mit der Einleitung der Konsultation der Zugangsberechtigten erfolgt.

5 Baustein 3

Bessere Risikoverteilung zwischen Aufgabenträgern und Eisenbahn-Verkehrsunternehmen im SPNV bei Baumaßnahmen

SPNV ist Teil der Daseinsvorsorge und wird durch die Aufgabenträger organisiert und finanziert. Verkehrsleistungen werden im SPNV grundsätzlich langfristig beauftragt (in der Regel 10 – 15 Jahre). Basis sind Wettbewerbsverfahren mit einem zeitlichen Vorlauf von 3 – 4 Jahren. Über diesen Gesamtzeitraum von fast 20 Jahren ist eine sachgerechte Kalkulation von Baumaßnahmen kaum möglich. Grundlage der Kalkulation sind meist mehr oder weniger abgesicherte Erfahrungswerte aus der Zeit vor der Angebotsabgabe.

Es besteht eine hohe Betroffenheit des SPNV bei Sperrungen aufgrund der regionalen Leistungserbringung (Teilnetze). Umleitungen im SPNV sind kaum möglich. Sperrungen von Strecken führen zu Komplettausfall (Entfall des kalkulierten Leistungsentgelts). Zugausfälle im SPNV sind aufgrund von Baumaßnahmen in der Vergangenheit deutlich angestiegen.



Baubedingte Ausfälle im Zeitablauf

Bei den SPNV-Unternehmen entstanden in 2016 Erlösausfälle sowie zusätzlicher Aufwand durch baubedingte Zugausfälle in Höhe von rd. 104 Mio. Euro p. a. Dazu kamen weitere Kosten aufgrund schlechter Qualität in Höhe von rd. 40 Mio. Euro. p. a.

Es besteht zwischen den beteiligten SPNV-Unternehmen und den Aufgabenträgern im SPNV Konsens, dass sich die auf Baustellen beruhenden Herausforderungen in den letzten Jahren wesentlich vergrößert haben. Nach übergreifender Einschätzung sind in der Vergangenheit die Folgen und das Risiko von Baumaßnahmen in vielen Fällen nicht adäquat in den Verkehrsverträgen geregelt worden. Darüber hinaus besteht Konsens, dass durch Einführung einer adäquaten Vereinbarung zwischen Bund und DB Netz sowie im Rahmen der SNB zwischen DB Netz und den EVU Pönaleregulungen in Verkehrsverträgen, die das Ziel haben, Druck auf den Infrastrukturbetreiber auszuüben, im Hinblick auf baustellenbedingte Beeinträchtigungen nicht mehr zwingend sind.

Die vertraglichen Vereinbarungen zwischen SPNV-Aufgabenträgern und EVU sind sehr unterschiedlich gestaltet. Für den Umgang mit den Auswirkungen von baustellenbedingten Einschränkungen in der Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur sind folgende Grundmuster erkennbar:

- Baustellenbedingte Zugausfälle werden sehr häufig nicht vergütet. Im Ergebnis bedeutet das, dass die pro Zugkilometer gezahlten Bestellerentgelte in vielen Verträgen vollständig entfallen.
- Sämtliche Verkehrsverträge enthalten Regelungen, nach denen die EVU zur Kompensation von Zugausfällen Schienenersatzverkehr anzubieten haben. Die Vergütung dieser Ersatzverkehre ist wiederum sehr unterschiedlich ausgestaltet: Häufig erfolgt eine Vergütung, die sich aus einem bestimmten Prozentanteil der „normalen“ SPNV-Vergütung ableitet, teilweise existieren jedoch auch absolute Beträge pro ersetzttem Zugkilometer oder feste Vergütungssätze pro Buskilometer. Dabei sind Anzahl und Dauer der Baumaßnahmen für die EVU schwer vorhersehbar (und damit kaum kalkulierbar).
- Nur vereinzelt enthalten Verkehrsverträge Regelungen, wonach vertragliche Sanktionen („Pönale“) für Schlecht- und Minderleistungen nicht angewendet oder reduziert werden, wenn sie baustellenbedingt entstehen und somit nicht durch das EVU zu verantworten sind.

Soweit die Grundmuster dieser Verkehrsverträge auch in Zukunft Anwendung finden würden, wäre seitens der Aufgabenträger zu befürchten, dass die EVU vor dem Hintergrund der jüngsten Erfahrungen in künftigen Wettbewerbsverfahren für das Thema Baustellen und ihre Auswirkungen erhebliche Risikozuschläge eingepreist werden. Es erscheint daher ratsam, den bisherigen Umgang mit dem Thema Baustellen in Verkehrsverträgen kritisch auf den Prüfstand zu stellen und Modifizierungen zu diskutieren, die den Verkehrsunternehmen eine sicherere Kalkulationsgrundlage bieten.

Eine diesbezügliche Diskussion wurde in der AG 2 des Runden Tisches Baustellenmanagement intensiv geführt. Im Ergebnis entstanden die nachfolgenden Empfehlungen zur Ausgestaltung künftiger Verkehrsverträge, die in Teilen auch bereits bestehende Regelungen in bestehenden Verträgen aufgreifen. Es wird jedoch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Vorschläge exemplarische Lösungsansätze darstellen, für die es bereits heute weitere gleichwertige Alternativen geben kann. Gleiches gilt für die unter 5.2. gemachten Ausführungen zum Umgang mit Altverträgen.

5.1 Regelungen in künftigen Vergaben/Neuverträgen

Vorrangiges Ziel ist die Schaffung einer besseren und transparenteren Kalkulationsgrundlage zur Berücksichtigung von baustellenbedingten Einschränkungen in der Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur.

5.1.1 Fixkosten

Hierzu wurden zwei Varianten erarbeitet, die beide dem Grunde nach eine Entlastung der SPNV-EVU von Fixkosten im Falle von baustellenbedingten Einschränkungen beinhalten:

Variante 1: Die EVU kalkulieren bereits im Vergabeverfahren die Höhe der Fixkosten bei baustellenbedingten Zugausfällen (X € pro Zug-km). Diese Fixkosten werden ihnen erstattet, wenn Züge infolge von Baumaßnahmen ausfallen. Bestandteil der Fixkosten für den fiktiven Ausfallzustand wären:

- Fixkosten des Fahrzeugsparks und der Werkstatt,
- personeller Mehraufwand und
- bei Nettoverträgen und Bruttoanreizverträgen auch prognostizierte Erlöseinbußen.

Bei der Angebotsbewertung werden die kalkulierten Fixkosten durch Ansatz einer zu erwartenden Ausfallquote (Vorgabe durch den Aufgabenträger) angemessen berücksichtigt.

Vorteile dieses Lösungsansatzes wären, dass die Kalkulation der Fixkosten unter Wettbewerbsbedingungen erfolgt und somit Marktpreise abbildet. Die Vergabestellen könnten daher den Preis für nicht gefahrene Zug-km bei der Angebotsbewertung angemessen berücksichtigen. Ferner würden die EVU von dem Ausfallrisiko durch Baustellen deutlich entlastet und müssten keine „Angstzuschläge“ mehr in die Kalkulationen aufnehmen.

Dennoch verbliebe bei den EVU ein zumutbares Restrisiko, da sie über einen einheitlichen und durchschnittlichen Fixkostensatz evtl. (sehr) unterschiedliche Bauzustände abbilden müssen. Verglichen mit der heutigen Situation erscheint dieses Risiko jedoch zumutbar zu sein.

Variante 2: Alternativ zu der oben beschriebenen Vorgehensweise kann das Risiko in Folge von baustellenbedingten Zugausfällen auch dadurch gemindert werden, dass in der Bieterkalkulation zwischen Fixkosten und laufabhängigen Kosten eindeutig unterschieden wird und das EVU im Falle eines baustellenbedingten Zugausfalles die in der Kalkulation ausgewiesenen Fixkosten unabhängig von der Leistungserbringung erhält.

Um zu verhindern, dass Bieter diese Lösung strategisch ausnutzen und unverhältnismäßig hohe Kostenanteile in den Bereich der Fixkosten verschieben, sollte auch bei Einsatz dieser Varianten bei der Angebotsbewertung eine fiktive und vorher festgelegte Ausfallquote Berücksichtigung finden. Vorteil dieses Lösungsansatzes wäre ebenfalls, dass er zur Vermeidung von „Angstzuschlägen“ beiträgt.

5.1.2 Kalkulation und Abrechnung von Schienenersatzverkehren

Üblicherweise wird in Verkehrsverträgen auch im Falle von Zugausfällen infolge von Baustellen ein Ersatz durch Schienenersatzverkehre gefordert. Normalerweise erfolgt dieser Ersatz als Busverkehr. Von EVU-Seite wird mit Blick auf die heute überwiegenden vertraglichen Regelungen kritisiert, dass diese dem tatsächlichen Aufwand vielfach nicht gerecht werden. Mit Blick auf die Zukunft sei hinsichtlich der zur erwartenden Bauaktivitäten der Aufwand für SEV kaum solide kalkulierbar. Daher seien auch für diesen Aspekt „Angstzuschläge“ zu befürchten, die nicht im Sinne der Aufgabenträger sein könnten.

Mögliche Lösungsansätze beinhalten eine Erstattung von SEV-Kosten von den Aufgabenträgern an die SPNV-EVU: Unabhängig von der zu erwartenden Menge an SEV wird in den Bewerbungsbedingungen von den Bietern z. B. verlangt, einen Preis pro Nutzwagenkilometer (Nwkm) für den SEV zu benennen. Die Aufgabenträger können ergänzend weitergehende Anforderungen hinsichtlich Qualität und Kapazität (Menge der Sitzplätze) dieses Nwkm definieren. Dieser Preis pro Nwkm fließt in die Angebotsbewertung ein, indem in den Vergabeunterlagen für das Angebot von Schienenersatzverkeh-

ren eine konkrete Fallkonstellation unterstellt wird, die Grundlage für die Einbeziehung des Preises pro Nwkm in die Angebotswertung darstellt. Maßgeblich könnte auch hier ähnlich wie oben eine angenommene durchschnittliche Ausfallquote pro Jahr in Verknüpfung mit einer durchschnittlichen Ersatzkapazität sein.

Wichtig wären in diesem Zusammenhang auch eindeutige Vorgaben zur Verfahrensweise im Vertragsvollzug. SEV-Konzepte im Einzelfall werden zwischen EVU und AT konkret abgestimmt. Diese Abstimmung bezieht sich sowohl auf die Ausgestaltung der Fahrtwege, der Bedienung von Haltestellen und der erforderlichen Fahrzeugkapazitäten. Nach Durchführung des Schienenersatzverkehrs kann auf dieser Grundlage der tatsächliche Aufwand im konkreten Einzelfall auf der Basis des angebotenen Preises Nwkm spitz abgerechnet werden.

Um den Aufwand bei der Spitzabrechnung zu reduzieren, kann alternativ auch ein durchschnittlicher SEV-Satz pro ersetzttem Zugkilometer kalkuliert und abgerechnet werden. Kalkulatorisch ist dieses Verfahren anspruchsvoller und mit höheren Kalkulationsrisiken behaftet. Dem steht jedoch die eindeutig einfachere Umsetzung im Vertragsvollzug gegenüber. Unabhängig von der konkreten Ausgestaltung sollte der Aufwand für den SEV einer angemessenen Dynamisierung unterliegen.

Generell wird somit für den Bereich des Schienenersatzverkehrs das Kalkulationsrisiko deutlich minimiert und es wird eine sachgerechtere Abrechnungsgrundlage geschaffen. Für Zugausfälle und Schienenersatzverkehr würde die Umsetzung der beschriebenen Vorschläge im Grundsatz dazu führen, dass das Kostenrisiko bei den EVU bliebe, das Mengenrisiko jedoch künftig von den Aufgabenträgern übernommen würde.

5.1.3 Vertragsstrafen und Entgeltminderungen („Pönale“)

Verkehrsverträge enthalten in der Regel ein Qualitätsmanagement mit finanziellen Anreizen.

Es ist unbestritten, dass die zunehmende Bautätigkeit in vielen Fällen eine maßgebliche Ursache für die Nicht- oder Schlechterfüllung von Verkehrsverträgen darstellt. In diesem Kontext ist zu diskutieren, inwieweit im Falle von baustellenbedingten Einschränkungen das „normale“ Qualitätssystem und die darin verankerten Sanktionen uneingeschränkt wirksam sein können.

5.1.3.1 Bewertung der Pünktlichkeit

Es ist davon auszugehen, dass die Baustellenfahrpläne sorgfältig erarbeitet wurden und folglich belastbar sind. Daher stellen diese auch die Grundlage für die Bewertung der Pünktlichkeit dar. In diesem Fall können die „normalen“ Regularien eines Verkehrsvertrages voll und ganz zur Anwendung kommen. Für die Zukunft wird es daher primär darauf ankommen, die Qualität und Belastbarkeit der Baustellenfahrpläne weiter zu erhöhen, um baustellenbedingte Verspätungen zu minimieren. Im Kontext des in Aussicht gestellten neuen Anreizsystems der DB Netz AG erscheinen grundlegende Veränderungen im Pönaleregime aus Sicht der Aufgabenträger für Verspätungen nicht angezeigt zu sein.

5.1.3.2 Einhaltung fahrzeugbezogener Qualitätsanforderungen

Zahlreiche Regelungen von Verkehrsverträgen beziehen sich auf die Qualität der Fahrzeuge. Dabei spielen Sauberkeit und Funktionsfähigkeit eine zentrale Rolle. Letzteres kann in der Regel nur solange uneingeschränkt gewährleistet werden, wie der Zugang zu den dazu erforderlichen Serviceeinrichtungen (Werkstätten, Außenwaschanlagen u. a.) gewährleistet ist. Sofern durch eine Baumaßnahme eben dieser Zugang zu Servicestellen beeinträchtigt oder möglicherweise sogar völlig unmöglich wird, sollten Regelungen greifen, die diesen Umstand angemessen berücksichtigen.

5.1.3.3 Einhaltung von Kapazitätsvorgaben

Baustellen haben oft Auswirkungen auf die Umlaufplanung der EVU. Dies kann bereits im Falle von geringfügigen Fahrtzeitverlängerungen dazu führen, dass die dem Sollfahrplan unterstellte Umlaufplanung nicht mehr eingehalten werden kann.

Da der Fahrzeugbedarf, den ein EVU im Rahmen einer Angebotskalkulation zugrundegelegt hat, in aller Regel nur den „Normalzustand“ abbildet, kann eine Störung der Fahrzeugumlaufplanung dazu führen, dass die in einem Verkehrsvertrag normierten Kapazitätsvorgaben an der ein oder anderen Stelle nicht eingehalten werden können. Auch die in den Verkehrsverträgen hinterlegte Anzahl von Reserve- und Ersatzfahrzeugen wird häufig nicht ausreichen, drohende Einschränkungen in der Kapazität in jedem Fall zu verhindern. Von daher ist es angeraten, Sanktionen für die Nichteinhaltung von Kapazitätsvorgaben in diesen Fällen nicht geltend zu machen.

Dieses Entgegenkommen im Hinblick auf derartige Sanktionen sollte allerdings davon abhängig gemacht werden, ob die im Einzelfall vorgesehene Fahrzeugeinsatzplanung im Vorfeld der Baumaßnahme sachgerecht mit den Aufgabenträgern abgestimmt wurde.

Eine ähnliche Problemlage kann sich auch im Hinblick auf die Personaleinsatzpläne ergeben. Soweit Fahrzeugumläufe durch Baumaßnahmen gestört werden, kann es gleichermaßen zu Einschränkungen bei Zugbegleitern kommen. Auch diesbezügliche Sanktionen für die Nichteinhaltung von Zugbegleitquoten könnten im Einzelfall ausgesetzt werden.

Der Runde Tisch Baustellenmanagement empfiehlt den Aufgabenträgern, diese Vorschläge bei der künftigen Ausgestaltung von Verkehrsverträgen bzw. bei künftigen Vergabeverfahren zu berücksichtigen oder alternative Regelungen mit gleichwertigen Wirkungen vorzusehen.

5.2 Umgang mit bestehenden Verkehrsverträgen

5.2.1 Vorbemerkung

Seit Beginn der 2000er Jahre lag die Bautätigkeit der DB Netz auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau und führte daher auch nur zu relativ geringen Ausfallquoten bei den EVU. Diese hatten in ihren Angeboten in der Regel auch mit entsprechend niedrigen Volumina für baustellenbedingte Ausfälle kalkuliert. Mit Start der LuFV II im Jahre 2015 hat sich das Bauvolumen – und damit die Ausfallquote für die EVU – teilweise sehr deutlich erhöht. Aufgrund des immensen Nachholbedarfs und der bekannten Verstetigung der erhöhten Mittelausstattung wird sich auch das Bauvolumen in der Zukunft eher weiter erhöhen als reduzieren.

Von Seiten der EVU wurde die Sorge geäußert, dass ein (großer) Teil der Altverträge die Auswirkungen solcher massiven Steigerungen der baubedingten Zugausfälle und den damit ebenfalls oft deutlich erhöhten Aufwand für Schienenersatzverkehr (SEV) nicht adäquat abbildet. Weitreichende Vergütungsreduktionen und additiv die Verpflichtung zur Organisation und Finanzierung von SEV können die Wirtschaftlichkeit einzelner Verträge in einem solchen Maß beeinträchtigen, dass das Risiko der wirtschaftlichen Unzumutbarkeit („Drohverlustigkeit“) bzw. einer einseitigen Vertragskündigung auf Grundlage einer entfallenen Geschäftsgrundlage zu befürchten ist.

Für solche Fälle wurden nachfolgende Empfehlungen erarbeitet.

5.2.2 Prüfung juristischer Folgen bei einer Anpassung bestehender Verträge

Vor einer Änderung bestehender Verkehrsverträge sind insbesondere folgende Rechtsbereiche zu prüfen:

- Vergaberecht
- Beihilferecht
- Haushaltsrecht

Aus vergaberechtlichen Gründen kann eine Änderung bestehender Verträge mit Risiken für die Aufgabenträger verbunden sein. Ein großes Risiko bestünde insbesondere dann, wenn in einem bestehenden Verkehrsvertrag bereits heute eine Regelung enthalten ist, wie die Vertragspartner mit baustellenbedingten Störungen, die ein bestimmtes Ausmaß übersteigen, umzugehen haben.

Jeder Aufgabenträger, der eine Anpassung von Bestandsverträgen beabsichtigt, hat diese Ausführungen und Schlussfolgerungen anhand seiner konkret zu ändernden Verkehrsverträge zu prüfen und ggf. anzupassen.

5.2.3 Umgang mit Pönalen

Auch bei Anpassungen der Altverträge gemäß nachfolgendem Vorschlag bleiben Pönale für baustellenbedingte Verspätungen unverändert erhalten, da die EVU durch das neue Anreizsystem mit DB Netz in diesem Bereich bereits nachhaltig entlastet werden.

5.2.4 Voraussetzungen, um bei Brutto-Verträgen eine Vertragsanpassung von Altverträgen in Betracht zu ziehen

1. Die aktuelle baustellenbedingte Ausfallquote muss in einem Jahr so deutlich über der bei Vertragsschluss nach allgemeinen Erfahrungen zu erwartenden Quote liegen, dass dem EVU kein Verschulden einer zu gering kalkulierten Quote angelastet werden kann.
2. Erst nach Überschreiten einer vorab definierten Ausfallquote an Zugkilometern oder einer Stundenzahl von Sperrungen oder bei – wegen der Ausfallquote/Sperrdauer als außergewöhnlich definierten – Einzelmaßnahmen können die nachfolgenden Mechanismen greifen. Diese vorgenannte Schwelle ist ein erforderlicher Selbstbehalt, da ein EVU immer mit einer entsprechenden Beeinträchtigung durch Baumaßnahmen kalkulieren musste. Alle

baustellenbedingten Zugausfälle bis zu dieser Schwelle werden nach den ursprünglichen Mechanismen des Altvertrags behandelt.

3. Für die Berechnung des Schwellenwertes und im Rahmen der als außergewöhnlich definierten Einzelmaßnahmen werden nur Baustellen berücksichtigt, die im Jahresfahrplan ausgeregelt wurden. Voraussetzung ist zudem, dass die zu berücksichtigenden Baumaßnahmen gemäß den inhaltlichen und zeitlichen Vereinbarungen der AG 3 des RTBM mit EVU und AT abgestimmt wurden. Es wird empfohlen, die oben beschriebenen Regelungen parallel zu den Arbeiten der AG 3 anzuwenden.

5.2.5 Empfehlungen, falls die vorgenannten Voraussetzungen erfüllt sind

Anmerkung: Die nachfolgenden Empfehlungen sind nur zur Milderung der konkreten Schäden bei den EVU gedacht, nicht jedoch zu deren vollständigem Ausgleich. Ihre Anwendung sollte nur dann erfolgen, wenn im jeweiligen Betrachtungszeitraum (z. B. Kalender- oder Fahrplanjahr) die vorgenannten Voraussetzungen erfüllt wurden.

1. Es wird ein Anteil der Bestellerentgelte festgelegt, der zum Ausgleich von Fixkosten⁵ auch im Fall von Ausfällen über dem Schwellenwert bzw. bei als außergewöhnlich definierten Einzelmaßnahmen gezahlt wird. Dies kann als prozentualer Anteil an den Bestellerentgelten oder in absoluter Höhe anhand von Schätzungen der Fixkosten erfolgen. Falls das dem Vertrag zugrundeliegende Kalkulationsschema der Differenzierung in fixe und variable Kosten strukturell Rechnung trägt, können sich die Vertragspartner daran orientieren.
2. In der Regel wird bei baustellenbedingten Zugausfällen ein SEV eingesetzt. Sofern der Altvertrag keine auf die tatsächliche Menge an baustellenbedingten Zugausfällen angemessene Vergütung des SEV vorsieht, können aus dem nach Abzug des Ausgleichs für Fixkosten (s. 1.) beim Aufgabenträger verbleibenden Bestellerentgelt auch Fahrten des SEV (teil-)finanziert werden. Sofern vom Aufgabenträger gewünscht, sollte dies unter der Voraussetzung stehen, dass der Aufgabenträger dem SEV-Konzept des EVU zugestimmt hat. Im Falle der prozentualen oder vollständigen Übernahme der SEV-Kosten durch den Aufgabenträger sollen geeignete Mechanismen vereinbart werden, die eine Erbringung der SEV-Leistungen zu wirtschaftlich günstigen Konditionen sicherstellen (z. B. durch wettbewerbliche Vergabe der SEV-Leistungen).
3. Die Zahlungen für Fixkosten und SEV dürfen in der Summe das baustellenbedingt eingesparte Bestellerentgelt (ggf. inkl. der ersparten Infrastrukturentgelte) nicht überschreiten.
4. Die Anpassung bestehender Verkehrsverträge ist so zu gestalten, dass sie jedes Fahrplanjahr wieder zurückgenommen werden kann, falls die SNB von DB Netz hinsichtlich des Anreizsystems für Baustellen und Regelverkehr hinter den zugesagten Stand des Jahres 2019 zurückfallen.

⁵ In Abgrenzung zu Remanenzkosten, die auch Wagnis und Gewinn enthalten, werden nur die Fixkosten (teilweise) ausgeglichen. Zu den Fixkosten zählen diejenigen Kosten (insbesondere Abschreibungen, nicht einzu-sparende Personalkosten, Overhead etc.), die auch dann anfallen, wenn die vereinbarte Verkehrsleistung aufgrund beispielsweise von Baustellen nicht durchgeführt werden kann.

5.2.6 Ergänzende Hinweise zu Brutto-Anreizverträgen sowie Netto-Verträgen

Brutto-Anreizverträge

Häufig beinhalten Bruttoverträge fiskalisch wirksame Anreize, deren Wirkung von der Fahrgastnachfrage abhängt. Da aufgrund der hohen Vielfalt und Unterschiedlichkeit derartiger Regelungen dazu keine allgemein gültigen Empfehlungen ausgesprochen werden können, liegt es im Ermessen der jeweiligen Vertragspartner, mögliche nachteilige Auswirkungen bei Baumaßnahmen im Einzelfall hinsichtlich ihrer Relevanz zu bewerten und sich über mögliche Konsequenzen zu verständigen.

Netto-Verträge

Bei Netto-Verträgen ist es möglich, dass eine prekäre Situation für das EVU weniger durch den Wegfall der Zuschüsse des Aufgabenträgers entsteht, sondern vielmehr durch die (vorübergehenden) Einbußen bei den Fahrgelderlösen.

Dies ist jedoch vorrangig bei einem hohen Anteil des Haustarifs an den gesamten Fahrgeldeinnahmen zu erwarten. In Verbundgebieten werden die vorübergehenden Mindereinnahmen eines einzelnen EVU vielerorts durch die Einnahmeaufteilung „gepoolt“ und somit nicht dezidiert einem EVU zugeordnet, sondern gehen – für das einzelne Unternehmen abgemildert – zulasten der Gesamtheit aller Verbundunternehmen.

Aus diesem Grund können für Netto-Verträge keine konkreten Empfehlungen erstellt werden. Hier gilt die Notwendigkeit der Einzelfallprüfung ganz besonders.

6 Baustein 4

Verbesserung der Bauprozesse und der Bau-Kommunikation

Die AG 3 hat nach einer umfassenden Befragung der Branche dafür bereits kurzfristige Lösungen erarbeitet und langfristige Lösungsansätze für das Verfahren der Einplanung von Baumaßnahmen vorgelegt; sie wird gemeinsam mit der Branche in den kommenden Jahren weiter an einem kompletten Umbau des Bauprozesses der DB Netz AG arbeiten.

Für die Arbeit am Runden Tisch wurde in den drei Kategorien „Quick Wins“, „Unterjähriger Bauprozess“, „Vorprozesse/überjähriger Bauprozess“ vorgegangen. Kommunikationsaspekte spielen in allen drei Kategorien eine wichtige Rolle und wurden entsprechend mit betrachtet.

6.1 Quick Wins – kurzfristige Verbesserungen bis zur Einführung von neuen Verfahren

6.1.1 Fristeneinhaltung bei der Übergabe von Fahrplandokumenten an die Kunden

In der Hochphase des Bauens übergibt die DB Netz AG pro Tag bis zu 150 Fahrplandokumente an ihre Kunden. Für jede Dokumentenart sind feste Übergabezeitpunkte – rückwärts gerechnet vom Beginn der Baumaßnahmen – vorgesehen. Die Einhaltung dieser Übergabefristen, die zu Beginn des Jahres 2017 nicht den Erwartungen der Kunden entsprach, konnte durch einen schnellen Personalaufbau bis zum Sommer 2017 erheblich verbessert werden.

6.1.2 Informationen über Baumaßnahmen entlang der Strecken der DB Netz AG, insb. für die Kunden des kurzfristig verkehrenden Güterverkehrs

In die Abstimmungsprozesse über Baustellen sind zum Zeitpunkt der Planung der Baustelle nur Kunden einbezogen, die zu diesem Zeitpunkt bereits eine Trasse gebucht haben. Das ist in aller Regel im kurzfristigen Güterverkehr („Gelegenheitsverkehr“) nicht der Fall. Um für diese Kunden Transparenz in das Baugeschehen zu bringen und aufzuzeigen, auf welchen Strecken welche Baustellen mit welchen Auswirkungen stattfinden, hat die DB Netz die Internet-Plattform „www.strecken.info“ ins Leben gerufen. Neben aktuellen Betriebsstörungen enthält die Seite – mit einem Vorlauf von 20 Wochen – alle Baustellen, die Einfluss auf die Verfügbarkeit des Netzes haben. Umfangreiche Filtermöglichkeiten erleichtern das Auffinden der jeweils relevanten Informationen.

6.2 „Unterjähriger Bauprozess“ – konkrete Planung von Baumaßnahmen in den Monaten und Wochen vor Baubeginn

6.2.1 Perspektivische Vermeidung von B-Maßnahmen

Ein wesentlicher Treiber für die Komplexität des Baugeschehens im Netz ist die Tatsache, dass Baustellen heute im gesamten Netz entsprechend ihrer verkehrlichen Auswirkungen sukzessive entlang der Planungsphasen „Fahren und Bauen“ von einem Zeitpunkt größer drei Jahre bis 14 Wochen vor dem Baubeginn eingeplant werden können. Daher ist das vollständige Bauprogramm und damit einhergehend ein stabiles Baufahrplankonzept erst wenige Wochen vor der Baustelle bekannt. Die bis

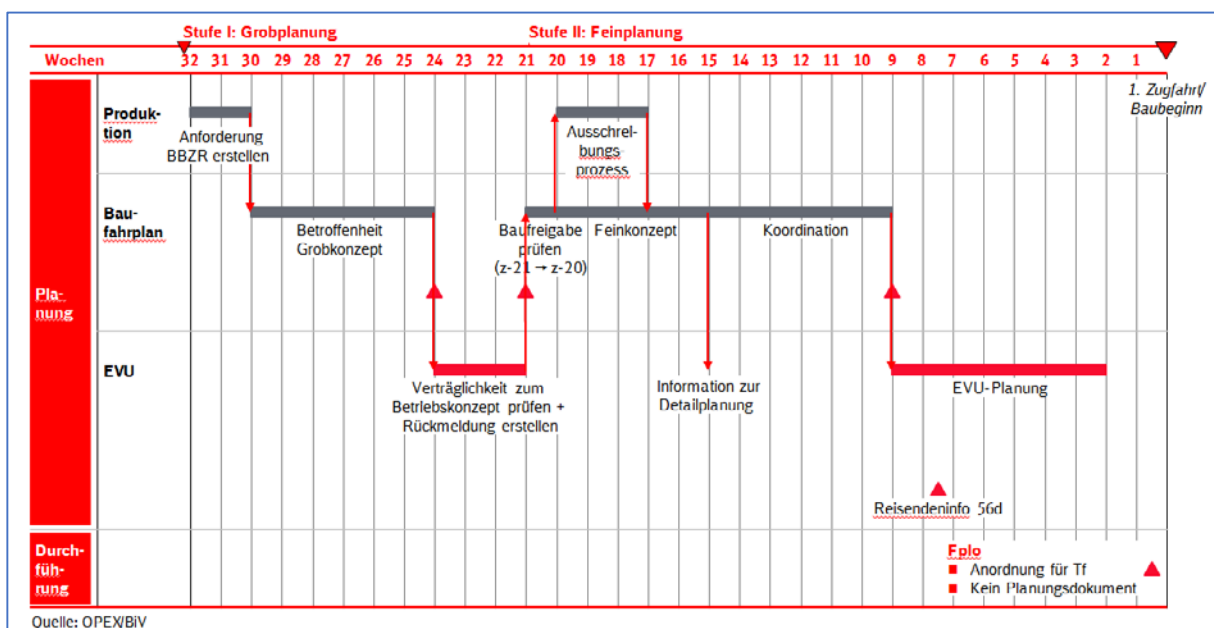
14 Wochen vor Baubeginn einplanbaren so genannten B-Maßnahmen machen mengenmäßig den größten Anteil an Baumaßnahmen aus – etwa 30.000 von 40.000 Maßnahmen jährlich.

Im Rahmen der Arbeit am Runden Tisch hat die DB Netz AG ein Projekt angestoßen, um zu untersuchen, in welchem Umfang und bis wann B-Maßnahmen reduziert werden können, indem sie entweder früher – 31 Wochen vor Baubeginn – angemeldet werden, oder ohne zusätzliche Kundenauswirkungen in sog. Instandhaltungsfenstern abgewickelt werden können. Ziel ist es, über ein halbes Jahr vor Beginn einer Baumaßnahme die Erstellung eines stabilen Fahrplans zu erarbeiten.

Im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung wurden die Bauplanungsprozesse gemeinsam mit den technischen Bauanmeldern betrachtet und hinsichtlich der Notwendigkeit von Sperrzeitbedarfen nach 31 Wochen vor Baubeginn untersucht. Im Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung kann die Anzahl der B-Maßnahmen um 40 % und die Anzahl der Sperrzeitstunden von B-Maßnahmen um 50 % reduziert werden. Die Reduktion wird hochlaufend innerhalb der nächsten 5 Jahre erfolgen (2018-2022).

6.2.2 Unterjähriges Baubetriebsmanagement und Kommunikation

Im Rahmen des Runden Tisches Bau wurde ein Zielprozess für die unterjährige Bauplanung gemeinsam entwickelt und dem Grunde nach verabschiedet. Zielstellung dabei war, von einer heute parallelen Planung bei Eisenbahnunternehmen, Aufgabenträgern und DB Netz AG in einen sequenziellen Planungsprozess überzugehen. Der Prozess soll, vom Kunden her gedacht, auf die relevanten Endprodukte verschlankt werden. Redundanzen in der Planung sollen aufgehoben werden, und eine nachvollziehbare und transparente Planung soll sichergestellt werden. Die heute sehr heterogenen Kommunikationsdokumente sollen durch eine digitale einheitliche Kommunikationsplattform abgelöst werden.



Entwurf BBM-Sollprozess, Diskussionsstand November 2017

Heute liegt der maßgebliche Fokus auf der Beschreibung der Baumaßnahme, nicht jedoch auf der Darstellung aller auf einen Zuglauf wirkenden baubedingten Auswirkungen. Die wesentlichen Optimierungsansätze beziehen sich daher auf eine konsistente Kommunikation von Bauauswirkungen über den gesamten Laufweg des Zuges, unter Berücksichtigung von Mehrfachbetroffenheiten mit tagesaktueller Darstellung der Auswirkungen. Durch sequenzielles Arbeiten in der Planung können parallele Bearbeitungen vermieden werden; damit steigt auch bei allen Beteiligten die Verbindlichkeit der Planungsinformationen. Außerdem liegen damit auch alle Informationen gesamthaft zu einem früheren Zeitpunkt als heute vor.

Das Zielbild einer zukünftigen Kommunikationsplattform, also eines Systems, in dem Baustellen künftig dargestellt und gemeinsam optimiert werden, wurde während der Arbeit des Runden Tisches vorgestellt. Anhand eines kurzfristig entwickelten Prototyps wurden in zwei Workshops sehr konkret die Anforderungen der Kunden für die weitere Entwicklung der Plattform – z. B. zur Darstellung von Bauauswirkungen – aufgenommen.

Durch die enge Verzahnung der Entwicklung eines neuen Planungsverfahrens für Baustellen und der dazugehörigen Kommunikationsplattform, in Zusammenarbeit mit der AG 3 des Runden Tisches, lässt sich die Kundenkommunikation schnell verbessern und die Priorisierung der Bearbeitung von Prozess- und IT-Anforderungen deutlich beschleunigen. Bereits in 2018 können so erste Verbesserungen für den Kunden gewährleistet werden:

- Der „QAP.Messenger“ macht Güterverkehrskunden für einen gesamten Zuglauf die jeweiligen Betroffenheiten aus Baumaßnahmen sowohl tabellarisch als auch als Karte sichtbar. In regelmäßigen Intervallen erhalten die Kunden – seit November 2017 im Pilotbetrieb – die erforderlichen Informationen als pdf-Datei. Ein xml-Versand wird zeitnah realisiert.
- Mit vergleichbaren Funktionen wie der „QAP.Messenger“ wird im zweiten Halbjahr 2018 der „Übergabebblatt.Messenger“ verfügbar sein. Er ermöglicht den Personenfernverkehrskunden – wieder tabellarisch und grafisch – einen Blick auf den gesamten Laufweg eines Zuges und dessen Betroffenheiten von Baumaßnahmen. Da das „Übergabebblatt“ ein früher, sehr konkreter Entwurf ist, stehen somit deutlich früher Informationen digital zur Verfügung.
- Im ersten Halbjahr 2019 wird diese Funktion dann in sehr ähnlicher Weise ebenso für die wesentlich größere Anzahl von Zügen im Nahverkehr zur Verfügung stehen.

Parallel zur fortlaufenden Weiterentwicklung der Verfahren und der Kommunikationsplattform erfolgt die Entwicklung einer völlig neuen Fahrplan-IT, die in der Lage ist, innerhalb eines einheitlichen Systems alle Planungsphasen von Baustellen abzubilden. Da sämtliche Arbeiten sehr umfangreich sind, und für die neue IT eine ganze Reihe bestehender IT-Systeme der DB Netz abgelöst und in ein einheitliches System zusammengeführt werden müssen, ist eine vollumfängliche Einführung aller Verfahren und Systeme für 2021 geplant. Bis dahin werden aber – wie oben schon beschrieben – regelmäßig Teilkomponenten entwickelt, mit Kunden und Aufgabenträgern pilotiert und eingeführt.

6.3 Langfristige Planung von Baustellen anhand von Kapazitäts Gesichtspunkten

Für die mittel- und langfristige kunden- bzw. kapazitätsorientierte Planung hat die DB Netz AG während der Arbeiten am Runden Tisch ein komplett neues Verfahren vorgeschlagen. Dieses orientiert sich nicht mehr – wie bisher – ausschließlich am Erneuerungsbedarf für das Schienennetz als Ein-

gangsgröße, sondern zusätzlich gleichwertig an gemeinsam mit Kunden entwickelten Baukorridoren, die die verkehrlichen Anforderungen an die Infrastruktur widerspiegeln. Diese Korridore werden gemeinsam mit EVU und Aufgabenträgern in Bezug auf die räumliche Ausdehnung und die Art der möglichen Kapazitätseinschränkungen bzw. Sperrkonzepte definiert. In einem zweiten Schritt wird dann der technische Baubedarf über sog. „Bautakte“ auf diese Korridore synchronisiert.

Definition von verkehrlichen Korridoren



Farben dienen rein zur visuellen Unterscheidung der einzelnen Korridore

Workshopthemen zur Abstimmung und Diskussion

- **Korridordefinitionen**
 - Grundlagen der Definition z. B. Verkehrsströme
 - Review der Anfangs- und Endpunkte
 - Diskussion der Verläufe
 - Mögliche sinnvolle Zusammenfassungen oder Ergänzungen
- **Ersatzkonzepte**
 - Abstimmung über sinnvolle Umleiter
 - Prüfung von möglichen ergänzenden Konzepten (z. B. Fahrzeitenanpassung, Änderung der Taktfrequenz etc.)
- **Baubetriebsweisen je Korridor (TSP, ESP)¹**
 - Abstimmung der präferierten Baubetriebsweisen
 - Diskussion von Mischkonzepten (z. B. im räumlichen Verlauf des Korridors ESP-TSP-ESP)
 - Weitere Rahmenbedingungen aus EVU Sicht
 - Potenzielle zeitliche oder saisonale Differenzierung

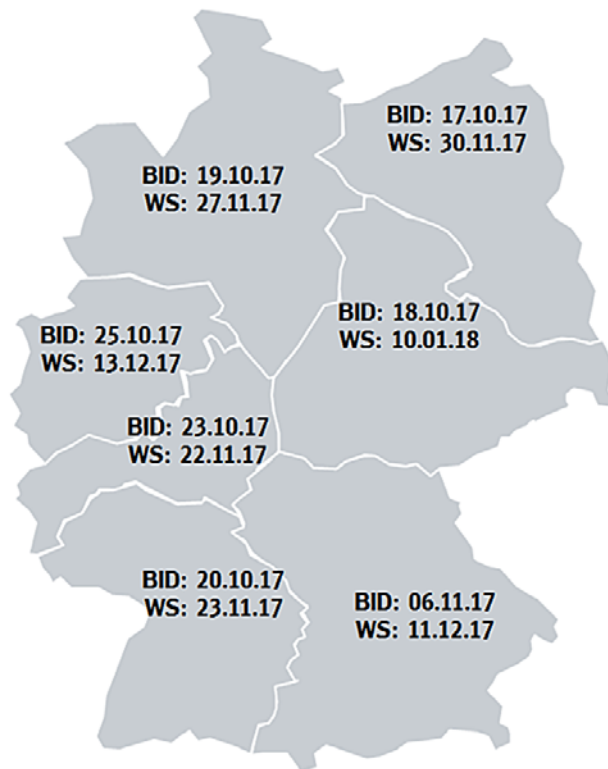
¹ TSP - Teilspernung, ESP - Eingleisige Sperrung

Hierdurch wird sichergestellt, dass einerseits die nötigen Investitionsvolumina umgesetzt werden können, die erforderlich sind, um den Erhalt der Infrastruktur sicherzustellen. Gleichzeitig werden aus dem Baubedarf resultierende Kapazitätseinschränkungen hinsichtlich ihrer verkehrlichen Auswirkungen untersucht und reduziert (siehe Abbildung S. 27) – für jeden Korridor separat und in Absprachen mit den betroffenen Eisenbahnunternehmen und Aufgabenträgern im SPNV. Konflikte zwischen verkehrlichen Anforderungen einerseits und dem Kapazitätsverbrauch aus Baumaßnahmen andererseits werden damit in einer frühen Phase der Bauplanungsphase aufgelöst.

Die erwarteten Vorteile des Kapazitätsmanagements sind:

- Reduzierung der geplanten Kapazitätseinschränkungen im Verhältnis zum Bauvolumen für alle Verkehrsarten
- Abgestimmte Einschränkungsart aus Bautätigkeit je Korridor mit standardisierten Ersatzkonzepten
- Homogenere Fahrpläne und weniger Planungsaufwand bei EVU und EIU durch Taktung der Bautätigkeit

Zwischen November 2017 und Januar 2018 werden zusammen mit Eisenbahnunternehmen und Aufgabenträgern diese Korridore zusammen mit Umleitungskonzepten und verträglichen Sperr-Arten ein erstes Mal festgelegt.



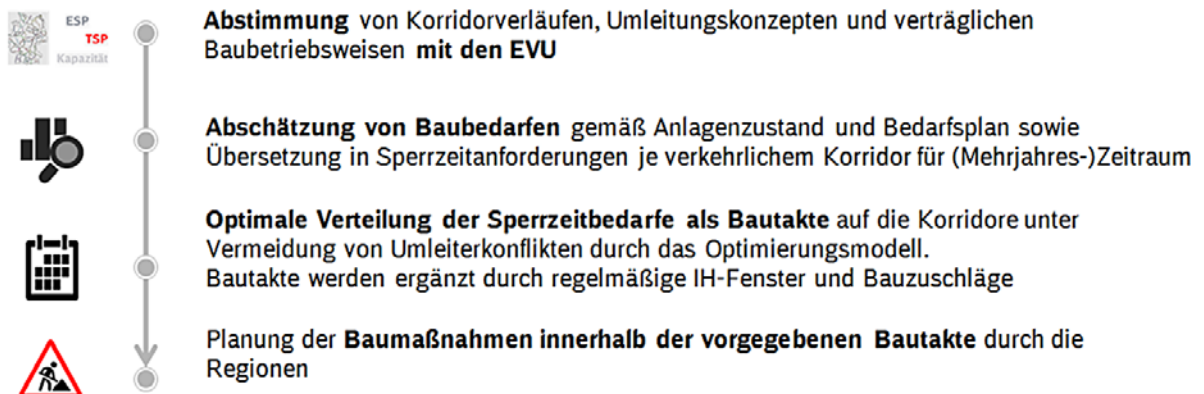
■ **Vorstellung des Themas in allen BIDs erfolgt**

■ **Modalitäten**

- Workshops finden in den RBn jeweils für alle Verkehrsarten gemeinsam statt
- Nach Durchlauf aller regionalen Workshops bieten wir voraussichtlich einen zentralen Überblicks-WS für überregionale EVU an.

Im Jahr 2018 wird weiter an den Prozessen gearbeitet. Für 2019 und 2020 sollen Teilaspekte erprobt werden. Ab 2021 wird eine Umsetzung der Bauprogrammplanung in der Angebotslogik der Bautakte auf Korridoren angestrebt.

Für das Zielbild wird der **Bauprozess** der DB Netz **grundsätzlich umgestaltet**:



Zur Migration in eine neue Bauprogrammplanung sind ein **mehrwähriger Planungsvorlauf** mit Schaffung einer entsprechenden Datengrundlage und die **Umstellung der Steuerungsphilosophie auf langfristige Umsetzungsstabilität** nötig

Insgesamt soll durch das Konzept der langfristigen kunden- bzw. kapazitätsorientierten Planung die Betroffenheit von Zügen deutlich reduziert werden. Neben einer veränderten Steuerungslogik bedarf es hierfür auch zusätzlicher Mittelbereitstellung durch den Bund (vgl. AG 2, Abschnitt 3).

Effekte der Kundenausrichtung

- Perspektivisch **Senkung** von **Zugbetroffenheiten** und **Mehrfachbetroffenheiten**
- **Höhere Fahrplan-Homogenität** trägt implizit zur Prozess-Stabilität bei allen Beteiligten bei
- **Reduktion** von **Sperrstunden** auf Korridoren
- **Mehrjährige Baufreiheit**



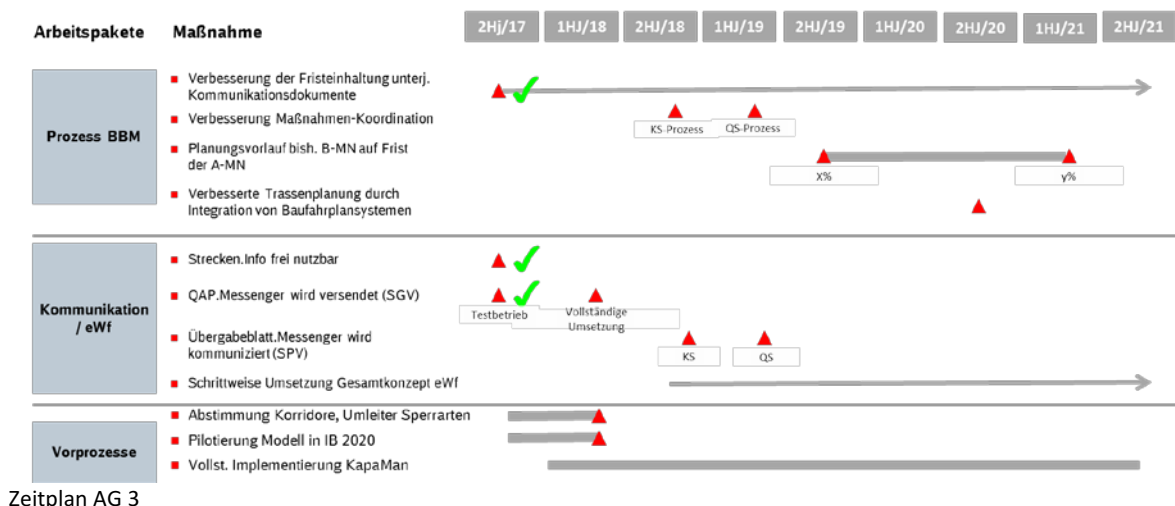
Hebel des Kapazitätsmanagements

- 1 **Getaktete Vergabe von Sperrzeitfenstern** je Korridor basierend auf dem technischen Bedarf
- 2 Bündelung von Baumaßnahmen auf **verkehrlichen Korridoren** unter Berücksichtigung der Restkapazität
- 3 **Überregionale Optimierung** des Bauprogrammes zur Sicherstellung ausreichender Umleiterkapazitäten
- 4 **Kappung** von verkehrlich maximal relevanten **baubedingten Sperrzeiten**, z. B. durch Großmaschineneinsatz
- 5 Bereitstellen von **zusätzlicher Infrastruktur** zur Erhöhung der Restkapazität unter Bau

6.4 Weiterarbeit ab 2018

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.

Meilensteinplan Arbeitsgruppe 3



Die AG 3 wird ihre Arbeit mindestens 2018 fortsetzen und dabei als Expertengremium/Sounding Board der Branche die weitere Umsetzung der einzelnen Meilensteine begleiten. Zugleich kann die AG 3 auf diese Weise auch die Schaffung der auf Seiten der EVU notwendigen Voraussetzungen zum verbesserten Umgang mit Baueinschränkungen und zur Standardisierung und Digitalisierung der Kommunikation sicherstellen.

Über die im Meilensteinplan aufgeführten Themen hinaus wurden weitere Diskussionspunkte formuliert. Die Teilnehmer der AG 3 wünschen sich diesbezüglich eine zeitnahe Bewertung sowie Planung zur Klärung der inhaltlichen Fragestellungen:

- Behandlung Gelegenheitsverkehr unter Kapazitäts Gesichtspunkten
- Weiterführende Diskussionen zu den verschiedenen vorläufigen und endgültigen Produkten und Einführungszeitpunkten
- Fahrgastinformation als Prozessbestandteil
- Berücksichtigung von Serviceeinrichtungen
- Festlegungen Pilotierungen der neuen Prozesse und Produkte
- Anpassungsbedarf SNB prüfen
- Prüfen der Erforderlichkeit von Zielen für/Anforderungen an die „Bautakte“
- Weitere Arbeit an den noch offenen Kundenanforderungen

7 Zeitplan

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.

Alle Maßnahmen werden als ein Paket angesehen und entfalten ihre Wirksamkeit am besten im Paket.

Im Einzelnen wird die Umsetzung der einzelnen Punkte wie folgt angestrebt:

Baustein Nr.	Vertragsbeziehung	Inhalt	In Kraft
1	Bund – DB Netz AG	Pilotprojekte	Ab 2018/19 per „Vorschaltvereinbarung“
		Kapazitätsschonendes Bauen in LuFV III	Verhandlungen 2018, in Kraft 2020-24
2	DB Netz AG – EVU	Neues Anreizsystem in SNB	Dezember 2018
3	EVU – Aufgabenträger	Neuverträge	Aufnahme in Ausschreibungen ab 2018
		Altverträge	ab 2018
4	DB NetzAG – EVU/ Aufgabenträger	Verbesserungen Bauplanung und -kommunikation	Ab sofort, laufende Verbesserungen
		Kapazitätsmanagement, Baukorridore, Bautakte	Pilotprojekte ab 2018, netzweit ab 2020/22

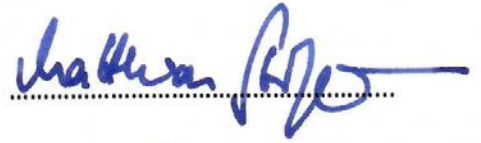
8 Teilnehmer

Dr. Thomas Schaffer	DB Netz AG
Jost Knebel	NETINERA Deutschland GmbH
Stephan Krenz	Abellio GmbH
Dr. Jörg Sandvoß	DB Regio AG
Uwe Neumann	Transdev GmbH
Dr. Michael Vulpus	BeNEX GmbH
Birgit Bohle	DB Fernverkehr AG
Thorsten Dieter	DB Cargo AG
Dr. Martin Henke	Verband Deutscher Verkehrs- unternehmen e.V.
Wolfgang Groß	Netzwerk Europäischer Eisen- bahnen e.V.
Dr. Thomas Geyer	BAG-SPNV e.V.
Dr. Heike Höhnscheid	Verband Deutscher Verkehrs- unternehmen e. V., Projekt- leitung
Markus Ortmann	DB Netz AG, Projektleitung

Handwritten signatures in blue ink, corresponding to the participants listed in the table. Each signature is written on a horizontal dotted line.

Finale Fassung, Stand 20.02.2018

Dr. Matthias Stoffregen mofair e.V., Projektleitung



Arnulf Schuchmann Ostdeutsche Eisenbahn GmbH;
Sprecher AG 1



Stefan Kühn DB Netz AG;
Sprecher AG 3



Begleitung des Lenkungskreises durch:

Prof. Dr. Karsten Otte Bundesnetzagentur



Hans-Jörg Jacobs Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur



9 Besondere Abkürzungen

AT	Aufgabenträger
BBM	Baubetriebsmanagement
BBZR	Baubetriebliche Zuglaufregelung
cVmin	codierte Verspätungsminuten
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
eWf	e-workflow
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fplo	Fahrplanordnung
IH-Fenster	Instandhaltungs-Fenster
LK	Lenkungsreis
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
Nwkm	Nutzwagenkilometer
SGV	Schienengüterverkehr
SNB	Schienennetz-Nutzungsbedingungen
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Trkm	Trassenkilometer
Zkm	Zugkilometer
VU	Verspätungsursache

