



19. Wahlperiode

Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr

23. Sitzung

Dienstag, 18. Februar 2025, 14:00 bis 17:05 Uhr

Fachgespräch

"Verbesserung der Qualität von Schienenersatzverkehren"

Vorsitz: Jürgen Baumgärtner (CSU)

Vorsitzender Jürgen Baumgärtner (CSU) begrüßt die geladenen Experten, dankt für die vorliegenden Stellungnahmen – siehe Anlage 2 – und unterstreicht, für die Abgeordneten sei das Fachgespräch ein "Zuhör-Termin". Die Sachverständigen würden zunächst um ein fünfminütiges Einführungsstatement gebeten.

SV Norbert Moy (Vorsitzender, PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern e. V.) dankt für die Einladung; es ehre den Ausschuss, dass er mit, nicht über die Fahrgäste spreche, zumal der Schienenersatzverkehr – SEV – fast alle Fahrgäste in Bayern betreffe, meistens eher in negativer Art und Weise. Der Begriff SEV erschrecke die Bahnkunden aufgrund bisheriger Erfahrungen; die Schiene könne nicht 1 : 1 mit Bussen ersetzt werden, die Busse seien oft überfüllt und außerdem dauere der SEV länger, Anschlüsse gingen verloren, oft fehlten Kapazitäten. Das größte Problem sei die Information der Fahrgäste und die fehlende Reisenden-Lenkung. Früher sei es üblich gewesen, dass Menschen an den Bahnhöfen informiert hätten. Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste seien von solchen Vorfällen besonders betroffen.

Ein Großteil der Organisation des SEV bleibe oft an den Fahrgästen hängen. Aufgrund der Unzulänglichkeit des SEVs organisierten die Fahrgäste selbst einen Pkw oder eine Fahrgemeinschaft oder vermieden überhaupt, dorthin zu fahren. Pendler könnten heute vielleicht im Homeoffice arbeiten. Trotz vorhandener Fahrkarten müssten die Fahrgäste den SEV vielfach selber finanzieren und organisieren, zumal nicht unerhebliche volkswirtschaftliche Kosten anfielen. Die dabei auftretenden Fahrtzeitverlängerungen und die Ausfälle könnten mit den Staukosten für die Autofahrer verglichen werden. Volkswirtschaftliche Schäden entstünden beispielsweise durch das Zuspätkommen von Arbeitskräften.

Die Auswirkungen der Generalsanierungen bereiteten PRO BAHN große Sorgen. 2026 solle die Strecke Nürnberg – Regensburg, Regensburg – Passau saniert werden; sie lasse

sich nicht einfach, sondern nur sehr weiträumig umfahren. Zudem seien mögliche Umleitungsstrecken wie Regensburg – Ingolstadt oder Plattling – München eingleisig und reichten nicht aus. Mit weiträumigen Zugausfällen und Ausdünnungen müsse gerechnet werden. Beim REGENSBURG 1 sei die Ausdünnung vom Ein-Stunden-Takt auf einen Zwei-Stunden-Takt im Gespräch. Der Ersatz des Zwischentakts durch einen Bus mache keinen Sinn, weil die Kapazitäten nicht genügten. Zudem sei auch mit der Überfüllung der wenigen Züge, die auf diesen Strecken führen, zu rechnen. PRO BAHN setze sich demgegenüber für eine fahrgastfreundlichere Gestaltung ein. – Das Gleiche gelte für 2028 bei der Strecke München – Rosenheim – Salzburg. Wünschenswert wäre, dass die ABS 38 bis dahin fertig sei. Auch hier sei die Ersatzstrecke eingleisig und nur mit Diesel befahrbar. Trotzdem wäre es der Wunsch, dass es auf dieser Linie auf den vorhandenen Trassen einen durchgehenden Personenverkehr gebe, sodass nicht nur Busse führen.

Mit dramatischen Auswirkungen für die Fahrgäste, aber auch für die Eisenbahnverkehrsunternehmen müsse gerechnet werden, wie heute schon ausgeführt worden sei: Die Kosten blieben, die Einnahmen fielen weg. Gut wäre es, wenn den Eisenbahnverkehrsunternehmen diese Risiken nicht mehr zugemutet würden und wenn die Risiken eines SEV von den Schultern der Eisenbahnverkehrsunternehmen genommen würden. Zu befürchten sei nämlich, dass sie diese Kosten in die nächsten Ausschreibungen einpreisen würden, sodass die Ausschreibungen richtig teuer würden. Schließlich zeige die Erfahrung, dass man sehr viel mehr Geld mitbringen müsse, als zunächst geplant worden sei.

Sinnvoll wäre die Schaffung von Anreizen für ein fahrgastfreundliches Bauen, indem die Kosten für die SEV beim Verursacher, also bei der DB InfraGO, verortet würden. Sie sollte sich angemessen beteiligen, damit so ein Anreiz entstehe, Sperrpausen zu verkürzen oder unter rollendem Rad zu bauen, auch wenn das schwierig sei. – Zweckmäßig wäre zudem die Einführung einer Erfolgskennzahl für eine möglichst geringe Zahl von Sperrtagen pro Strecke bei der InfraGO.

Sve Bärbel Fuchs (Geschäftsführerin der BEG) unterstreicht die wachsende Bedeutung des SEV durch den desolaten Zustand der Infrastruktur der Bahn und die steigende Zahl von Baumaßnahmen, aber auch durch kurzfristige Ausfälle wegen der nicht funktionieren-

den Infrastruktur. Ersatzverkehre würden in einem nicht da gewesenen Umfang nötig. Der Bedarf an SEV-Leistungen werde auch durch die Hochleistungskorridore, die ab 2026 in Bayern kräftig zuschlagen, enorm erhöht. Dabei gebe es heute schon immer wieder große Probleme bei der Bereitstellung von Ersatzverkehren, weil Busse oder Busfahrer fehlten, sodass Ersatzverkehre unzuverlässig seien, vor allem bei kurzfristigen Störungen. Aber selbst bei geplanten Baustellen werde es nach wie vor schwieriger sein, weil der SEV-Bedarf viel zu groß sei. Künftig stelle sich die drängende Frage: Können die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die den SEV zu leisten hätten, überhaupt die hohen Anforderungen erfüllen, die die BEG in den Verkehrsverträgen vor allem an die Qualität des SEV stellt? – Umso wichtiger sei es aus Sicht der BEG, dass der Infrastrukturbetreiber, die Deutsche Bahn, seiner Verpflichtung nachkomme und die Infrastruktur so instand halte bzw. setze, dass sich die Zahl der SEV-Maßnahmen wieder auf ein stemmbares Maß reduziere.

In zunehmenden Maße müsse Sorge bereiten, dass Mitarbeiter sowohl bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch in den Stellwerken fehlten, was immer wieder zu Zugausfällen führe. Bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen fehlten nicht nur Lokführer, sondern auch Mitarbeiter in den Werkstätten und damit Fahrzeuge, was wiederum ebenfalls zu Ausfällen führe. Immerhin seien die Stellwerke in Bayern noch "halbwegs im gelb/orangen" Bereich unterwegs; in Richtung Frankfurt sei die Lage schon deutlich betrüblicher.

Die meist infrastrukturbedingten Ersatzverkehre führten für die Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Freistaat Bayern zu spürbar steigenden Kosten sowie zu einem erheblichen organisatorischen und personellen Mehraufwand. Die immer häufiger nötigen Ersatzkonzepte müssen nicht nur bezahlt, sondern auch erstellt und abgestimmt werden. Um die Organisation des SEV effizienter zu gestalten, habe die BEG zusammen mit Regio Bus und der S-Bahn eine elektronische Plattform eingeführt, die bereits bei der S-Bahn München erfolgreich eingesetzt werde. Künftig solle diese Plattform auch im Regionalverkehr genutzt werden. Dennoch bleibe die Lage insbesondere mit Blick auf die geplante Sanierung der Hochleistungskorridore kritisch. Mehrmonatige Streckensperrungen erhöh-

ten den SEV-Bedarf massiv und ließen den Organisationsaufwand und die Kosten weiter steigen.

Die Kostenverteilung sei eines der zentralen Probleme. Die jetzige Verteilung sei ungerecht. Trotz der eindeutigen Verantwortung der Infrastrukturbetreiber für eine funktionierende Schieneninfrastruktur müssten derzeit die Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Freistaat Bayern für die Kosten des SEV aufkommen, unabhängig davon, wer den jeweiligen Zugausfall verursacht habe. Dieses Finanzierungsmodell ignoriere das Verursacherprinzip und belaste die Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Freistaat Bayern einseitig. – Dieses Thema habe sie, Fuchs, beim Konzernvorstand platziert; dieser habe lapidar geantwortet: Ist kein Thema – wir haben bei der Trassenpreisbildung ein Vollkostenprinzip. Dann kommen die Kosten halt über den Trassenpreis wieder bei euch an. – Insofern sollte auch über Trassenpreise diskutiert werden.

Die BEG habe bereits auf steigende Kosten reagiert und die SEV-Finanzierung in den neueren Verkehrsverträgen angepasst; höhere Kosten seien also eingepreist. Das reiche heute aber auch nicht mehr und könne das wesentliche Grundproblem für die Eisenbahnverkehrsunternehmen nur abmildern, ohne irgendeinen Druck auf die DB und ihre Infrastruktur auszuüben. Deshalb fordere die BEG eine konsequente Anwendung des Verursacherprinzips bei der Finanzierung der SEV-Leistungen; die Infrastrukturbetreiber müssten für den SEV einschließlich Planung und Organisation aufkommen, wenn Zugausfälle auf ihre Verantwortung zurückzuführen seien. Denn es könne nicht sein, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Freistaat Bayern diese Belastung alleine tragen müssten, wenn der Infrastrukturbetreiber seine Kernaufgabe, die Bereitstellung einer zuverlässigen Infrastruktur, nicht erfülle.

Bislang sei eine teilweise Kostenübernahme des Bundes bei der Sanierung der Hochleistungskorridore in Aussicht gestellt worden. Diese wäre auch nur der erste Schritt und würde bei Weitem nicht ausreichen: Die Finanzierung des SEV müsse grundsätzlich reformiert werden. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen sollte nur noch dann für die Kosten aufkommen, wenn sie selbst für den Zugausfall verantwortlich seien, beispielsweise bei Fahrzeugproblemen oder bei Personalmangel. Nur so könne ein gerechtes und nachhalti-

ges Finanzierungsmodell geschaffen werden, das die tatsächlichen Verursacher in die Pflicht nehme.

SV Stephan Rabl (Geschäftsführer des Landesverbands Bayerischer Omnibusunternehmen e. V.) schildert die Überlastung der Betriebe durch den Mangel an Personal und Fahrzeugen. Beim Hinzukommen kurz- und längerfristiger Ersatzverkehre entstehe ein Flaschenhals großer Probleme. Wichtig wäre für die Omnibusunternehmen daher eine KMU-freundliche Vergabe der Schienenersatzverkehre, um einen Großteil der Wertschöpfung im Land zu halten. Selbstverständlich müssten die Verkehre vor Ort auch optimiert werden; SEV sollten auf den ÖPNV und den Schülerverkehr in bester Weise abgestimmt werden, um Kosten zu sparen. Alle interessierten Unternehmen müssten sich diskriminierungsfrei an den Ausschreibungen für den SEV beteiligen können. Momentan werde analog kommuniziert – über E-Mail, Telefon etc. –, was zwar recht gut funktioniere, aber dem Anspruch des Freistaats wohl nicht entspreche. Der Wunsch sei eine zentrale Stelle für die Ausschreibung und Vergabe der SEV; dies müsse diskriminierungsfrei und mit langem Vorlauf geschehen. Zudem sei nicht alles finanzierbar, was wünschenswert sei: Nicht für jeden SEV sollte ein Neufahrzeug vorgeschrieben werden. Demgegenüber sollte hier kostensparend gearbeitet werden. Ziel sollte sein, dass sich jedes private Unternehmen beteiligen könne, gegebenenfalls in einer Bietergemeinschaft.

In Bayern fehlten ca. 4.000 Fahrerinnen und Fahrer alleine im privaten Segment; insofern sei die Initiative des Bauausschusses sehr zu begrüßen: Er habe bekanntlich vor einigen Wochen den Bund aufgefordert, Hürden und die Pflichtstundenzahl bei der Fahrerausbildung abzubauen. Sobald die Kosten für die Fahrerausbildung zurückgingen, gebe es mehr Ausbildung; unter Umständen könnten dann mehr Teilzeitkräfte eingestellt werden, die gut einsetzbar wären. – Selbstverständlich sei es interessant für die Unternehmen, am SEV teilzunehmen. Dennoch sollten Schienenersatzverkehre nicht europaweit ausgeschrieben werden, nur um auf Nummer sicher zu gehen. Vielmehr sollte die Wertschöpfung im Land bleiben. Deshalb könne er, Rabl, sich die Gründung eines "SEV-Pakts" gut vorstellen; der LBO würde gerne daran mitwirken. Zwar müsse aufgrund rechtlicher Vorgaben manchmal ausgeschrieben werden, aber es gebe diverse Möglichkeiten, das Problem ohne europaweite Ausschreibung zu lösen. In der Regel würden die lokalen Busfahrer, die in Bayern

arbeiteten, nach Tarif bezahlt; sie konnten sich vor Ort aus. Das sei auch im Hinblick auf die Sicherheit der Fahrgäste wichtig, wie ein Blick auf die Presseberichterstattung der letzten Jahre zeige. Zwar seien nicht alle Probleme 1 : 1 lösbar, aber die Zusammenarbeit mit den kommunalen und privaten Unternehmen vor Ort wäre sicherlich ein Beitrag zur Optimierung.

SV Fabian Amini (Geschäftsführer der Arverio Deutschland GmbH) betont den starken Anstieg der Kosten für den SEV: Die Kosten für den SEV lägen in 2024 um das Dreifache über den Erstattungen aus den Verträgen, um 200 % über der ursprünglich kalkulierten Summe – und das bei einer massiv gestiegenen Zahl von Baustellen. In 2024 seien 70 % der Zugausfälle bei Arverio durch die Infrastruktur bedingt gewesen. Insgesamt habe es 7 % Zugausfälle gegeben; der kleinste Teil davon, nämlich ungefähr 1 %, sei vom Unternehmen selbst verursacht worden. Diese Zahlen zeigten, wie stark Infrastruktur und Baustellen auf die Schienenersatzverkehre wirkten. – Die Probleme, unter denen die Fahrgäste in den Ersatzverkehren litten, würden vermutlich mit den Generalsanierungen und den sich dann stellenden Herausforderungen um ein Vielfaches größer.

Bei Volumen und Organisation des SEV setze er, Amini, große Hoffnungen auf das Konzept der DB, die Containerisierung der Instandhaltung und der Investitionsmaßnahmen. Zu hoffen sei, dass der Effekt eintreten werde, den die DB InfraGO verspreche: eine Standardisierung und damit eine deutliche Vereinfachung der Baumaßnahmen. Dieser Effekt könne in der Planung und Umsetzung der Baumaßnahmen und des SEV helfen. Alles, was wiederkehrend und standardisiert erfolge, sei nicht kompliziert und müsse nicht jedes Mal neu eingerichtet werden.

Vorsitzender Jürgen Baumgärtner (CSU) sichert zu, diese Aspekte in die Politik einzubringen, und dankt dem Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn für den Freistaat Bayern, Herrn Heiko Büttner, für das gute Miteinander. In Banz habe der Vorstandsvorsitzende der Bahn gesagt: Damit's besser wird, muss es jetzt noch ein bisschen schlechter werden. – Dafür habe er, Baumgärtner, Verständnis. Es gebe erhebliche Finanzierungsdefizite seitens des Bundes.

SV Heiko Büttner (Konzernbevollmächtigter der DB für den Freistaat Bayern) schildert in Anlehnung an die Präsentation – siehe Anlage 3 –, die Anzahl von SEV werde bestimmt durch die Anzahl der Baustellen und durch die Anzahl der Fahrgäste. Die Zahl der Fahrgäste im Schienenpersonennahverkehr liege aufgrund des Deutschlandtickets mittlerweile bei 40 % über dem Vor-Corona-Niveau. Die Anzahl der Baustellen sei höher als früher, weil die Infrastruktur so sei, wie sie hier beschrieben worden sei – sehr störungsanfällig, zu alt, nicht im Zustand, in dem sie sein sollte. – Das Thema SEV durch Baustellen sei nur bei der DB Regio Bayern mit über 20 Millionen Euro defizitär; in der Tat sei bei Abschluss der geltenden Verkehrsverträge vor teils über zehn Jahren nicht bekannt gewesen, dass sich die Qualität in der Infrastruktur und die Preise so entwickeln würden.

An den Baustellen führe kein Weg vorbei, wenn Deutschland wieder eine leistungsfähige Schienen-Infrastruktur haben wolle. Ohne Vollsperrungen werde die DB nicht auskommen. Unter rollendem Rad funktionierten solche Baustellen nicht mehr, weil es so viele unterschiedliche Baubetroffenheiten gebe, die weder geplant noch kommuniziert werden könnten. Dagegen sei der Weg der Containerisierung von Baumaßnahmen im Bestandsnetz – fest geplante Sperrpausen kommen immer zur gleichen Zeit und sind damit kommunizierbar als auch planbar – wohl der richtige. Die derzeitige Übergangsphase sei für alle betroffenen Verkehrsunternehmen extrem schwierig. Die Containerisierung erleichtere die Kommunikation und das Sich-Einrichten auf Baustellen und SEV; es sei ein totaler Systemwechsel. – Derzeit gebe es bereits ein Messsystem, das die Anzahl der baubetroffenen Züge ermittele.

Die Verlagerung der Kosten nach dem Verursacherprinzip auf die InfraGO springe zu kurz. Denn irgendwoher müsse das Geld ja kommen. Das heutige Trassenpreissystem sei ein Vollkostensystem; wenn dort höhere Kosten entstünden, sei man verpflichtet, diese an die Eisenbahnverkehrsunternehmen, aber auch an die Unternehmen im Schienengüterverkehr weiterzugeben. Heute sei der Schienenpersonennahverkehr sogar noch in einer privilegierten Lage, weil es einen Deckel von 1,8 % pro Jahr gebe; die Preise im Güterverkehr und im Schienenpersonenfernverkehr stiegen aktuell um über 25 %. Insofern brauche man für das Thema einen langen Atem und eine lange Finanzierungssicherheit, damit alle Beteiligten ihre Ressourcen darauf einstellen könnten: Alle Busunternehmen, die Bahn-

bauindustrie, die Planer der InfraGO, die Verkehrsunternehmen. Und in der Tat müsse das Trassenpreissystem dringend überarbeitet werden. Die gegenwärtige Situation habe so niemand vorhergesehen. Dies müsse berücksichtigt werden.

Vorsitzender Jürgen Baumgärtner (CSU) ersucht die Ausschussmitglieder, politische Statements von Fragen an die Sachverständigen zu trennen.

Für die DB InfraGO habe er, Baumgärtner, großes Verständnis: Dieses Unternehmen verdiene das Vertrauen der Politik und der Bürgerinnen und Bürger und benötige die notwendige Zeit, um jahrelange Versäumnisse korrigieren zu können. Das Unternehmen müsse dauerhaft und berechenbar mit Geld ausgestattet werden.

An Herrn Moy gehe die Frage nach dem vordringlichsten Wunsch aus Sicht von PRO BAHN; die zweite Frage gelte dem zweitdringlichsten Wunsch.

Frau Fuchs werde um eine Darstellung der Kosten des Schienenersatzverkehrs für den Freistaat gebeten. Dieses Geld könne man, davon sei er, Baumgärtner, überzeugt, nicht bei der Bahn holen, und auch Freistaat und BEG könnten diese Summen nicht aus Regionalisierungsmitteln bezahlen. Vielmehr werde frisches Geld im System benötigt, wenn die Schiene attraktiv bleiben solle. Die Kosten oben drauf zu setzen, mache keinen Sinn und würde dem gemeinsamen Ziel nicht gerecht.

SV Norbert Moy (Vorsitzender, PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern e. V.) sieht den Wunschtraum aller Fahrgäste, eine komplett sanierte, funktionierende Infrastruktur mit lauter pünktlichen Zügen, als "ein bisschen unrealistisch" an. Die anstehende Sanierung sei unvermeidbar. Aber wünschenswert und eine große Erleichterung wäre für die Fahrgäste die Zusammenlegung der Gewerke im Regionalnetz. Stattdessen würden beispielsweise im ersten Jahr die Bahnsteige gerichtet, im nächsten Jahr werde bei einer erneuten sechswöchigen Sperrung ein Bahndamm saniert, im dritten Jahr an anderer Stelle derselben Strecke würden die Schwellen getauscht. In Beantwortung der Frage, warum das nicht zusammengelegt werde, werde auf die verschiedenen Finanzierungstöpfe und Programme verwiesen.

Der zweite Wunsch wäre mehr Planungssicherheit. Über dem Deutschlandticket schwebte das Damoklesschwert in Form der Frage, ob das Deutschlandticket nächstes Jahr noch bestehe. Die Fahrgäste bräuchten mehr Planungssicherheit und eine stabilere Benutzeroberfläche, nicht nur die Bahn.

Ein dritter Wunsch wäre etwas mehr Digitalisierung im SEV. Hier bleibe man wohl weit hinter den Möglichkeiten moderner Technik zurück. Oft wäre ein Handy im SEV-Bus hilfreich, das die Anschlusszüge zeigen würde und es dem Fahrer ermöglichte, die Strecke zu sehen, die er fahren müsse. Er, Moy, habe schon erlebt, dass die Fahrer sich verfahren hätten. Auch Abstimmungen seien schwierig; da heiße es dann: "Der SEV konnte leider nicht auf den Zug warten", obwohl das genau die Aufgabe des SEV sei. Er sei noch vor dem Eintreffen des Zugs abgefahren.

Vorsitzender Jürgen Baumgärtner (CSU) dankt für diese "Wünsche", die die Gesprächsrunde bereicherten, und sichert zu, Herrn Moy zu künftigen Bahngesprächen einzuladen.

Sve Bärbel Fuchs (Geschäftsführerin der BEG) verweist auf die "normalen" Verkehrsverträge, in die Zugausfälle bereits eingepreist seien. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen hätten aufgrund früherer Erfahrungen mit 3 bis 4 % Zugausfällen wegen ungeplanter Ausfälle oder Ausbaumaßnahmen kalkuliert. Mittlerweile näherte man sich einer Ausfallquote von 10 %; daher gebe es eine Diskrepanz bei den Kosten – eher bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen und weniger bei der BEG. Die BEG biete den Eisenbahnverkehrsunternehmen in neueren Verträgen einen bestimmten Preissatz für den Busersatzkilometer an; das gehe auch gegen das eingesparte Trassenentgelt und gegen eingespartes Bestellerentgelt. Insofern sei die BEG im Moment safe; bei den Verkehrsverträgen entstünden derzeit hier keine Zusatzkosten. Aber die Eisenbahnverkehrsunternehmen hätten im Moment tatsächlich Zusatzkosten zu tragen.

Momentan würden die Kalkulationen für die beiden Hochleistungskorridore erstellt, die nächstes Jahr starteten, Nürnberg – Regensburg und Regensburg – Passau. 2026 fielen schätzungsweise 5,5 Millionen Zugkilometer auf diesen beiden Hochleistungskorridoren aus, und ein ausgefallener Zugkilometer, der durch Busse ersetzt werden müsse, müsse

mit 4 multipliziert werden – Busse führen längere Strecken, außerdem würden mehr als ein Bus benötigt, um einen Zug zu ersetzen. Hier ergäben sich also 22 Millionen Buskilometer. Die InfraGO habe im Rahmenvertrag als Preis für den Anteil, den der Freistaat Bayern zu zahlen habe, 5 Euro/Buskilometer genannt, insgesamt spreche man von etwa 10 Euro; die anderen 50 % trügen Bund und InfraGO. Hier sei man also schon bei 112 Millionen Euro. Die Einsparung beim Trassenentgelt ergebe etwa 6 Euro/Zugkilometer mal 5,5, also 33 Millionen. – Damit sei das Defizit für den Freistaat Bayern schon bei 80 Millionen Euro.

Nach der Regelung im Bundesschienenwegeausbaugesetz – BSWAG – gebe es entweder eine Beförderung über Busverkehr oder über Umleiter. Von Nürnberg nach Regensburg sei man mit dem Bus langsamer unterwegs, weil über Amberg. Hier müssten also Kapazitätsverstärkungen für die direkt Reisenden bestellt werden. Hier rechne die BEG mit mindestens 8 Millionen Euro – insgesamt also 88 Millionen Euro.

Bei der langen Bauphase ergebe sich aus der Regelung in den Verkehrsverträgen zum Wegfall der Geschäftsgrundlage, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen der BEG ihre Remanenzkosten in Rechnung stellen könnten. Die BEG könne lediglich die variablen Kosten abziehen, die eingespart würden – diese Kosten seien für die BEG momentan noch unkalkulierbar. – Schließlich fehlten Erlöse; denn die Kunden suchten Alternativen zu den zwei Stunden Bus zwischen Regensburg und Nürnberg. Die Erlösverluste seien momentan nicht abschätzbar; die BEG rechne sehr optimistisch mit einem Minus von 25 %, das realistischerweise auch 75 % betragen könne.

Einzukalkulieren seien weitere Folgeschäden bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Agilis als am längsten betroffenes Eisenbahnverkehrsunternehmen sei damit bereits in die Öffentlichkeit gegangen. Mitarbeiter könnten über lange Phasen nicht beschäftigt werden und müssten eigentlich in Kurzarbeit geschickt werden. Bei dem heutigen Fachkräftemangel wäre das tödlich; insofern werde die Agilis Ausgleichsprämien bei Kurzarbeit und Halteprämien zahlen müssen. Die zusätzlichen Kosten wollten die EVUs von der BEG erstattet bekommen.

Hinzu komme die Abwanderung. Derzeit sei unbekannt, was nach 2026 und 2027 sein werde, wenn der Hochleistungskorridor München – Salzburg hinzukomme und die Strecke Nürnberg – Regensburg – Passau größtenteils gesperrt werde, weil dort Fernverkehrs- und Güterverkehrszüge führten, die sonst über Salzburg gingen. Traurige Wahrheit sei, dass niemand wisse, ob die Agilis "diesen Zauber überlebt".

Wie all das finanziert werde, sei der BEG derzeit unklar. Das Unwort "Abbestellung" wolle sie, Fuchs, nicht in den Mund nehmen. Aber es wäre bitter, wenn die BEG Züge auf Strecken abbestellen müsste, auf denen Züge fahren könnten, weil der Hochleistungskorridor saniert werde.

Vorsitzender Jürgen Baumgärtner (CSU) folgert, demnach müssten ohne frisches Geld überschlägig 25 % der bayerischen Regionalisierungsmittel für den SEV aufgebracht werden.

Abg. Martin Wagle (CSU) verweist auf das hohe Alter der Schienen-Infrastruktur. Die DB InfraGO müsse sich nicht für die geplanten Baumaßnahmen entschuldigen; man müsse vielmehr gemeinsam eine Lösung finden, um die Maßnahmen durchführen zu können. Wie bei einer Operation am offenen Herzen müssten viele Akteure zusammengeführt werden: die DB InfraGO, die DB Regio, der Fernverkehr, der Güterverkehr und die BEG, die für den Schienenpersonennahverkehr zuständig sei. Der Patient dürfe bei der Operation nicht sterben. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen litten sehr unter Streckensperrungen und ungedeckten Kosten. – An Herrn Büttner gehe die Frage nach einer besseren Feintuning der Sanierungen. Bei der ABS 38 gebe es dem Vernehmen nach Abschnitte, deren Sanierung starten könnte, aber nicht begonnen werde, weil das Geld anderweitig benötigt werde. Das sei nicht nachvollziehbar. Ohnehin wäre eine abschnittsweise Sanierung sinnvoll und gäbe der lokalen Wirtschaft einen Impuls. Die beteiligten Baufirmen hätten über lange Jahre Arbeit, und die Lasten für BEG und Eisenbahnverkehrsunternehmen könnten besser verteilt werden.

Abg. Dr. Markus Büchler (GRÜNE) sieht eine dramatische Situation auf Bayern zukommen durch viele "normale" Baustellen im gesamten Netz plus Hochleistungskorridor-Sanierungen. Daher sei das heutige Fachgespräch besonders bedeutsam.

Die Aussicht, die Plattform für die SEV-Organisation bei der S-Bahn München bayernweit auszurollen, wie Frau Fuchs angesprochen habe, klinge sehr vielversprechend. Wie der LBO dazu stehe, möge Herr Rabl erläutern. – Dieselbe Frage gehe an die DB Regio Bus.

In der Tat wäre es ungerecht, wenn die Bundesländer und die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Kosten des SEV tragen müssten. Was könne Bayern tun? Wie werde die Anregung, einen "SEV-Pakt" zu schließen, gesehen? Was könne der Freistaat Bayern hier leisten? – Die Frage richte sich an die Herren Büttner und Amini und an Frau Fuchs.

SV Heiko Büttner (Konzernbevollmächtigter der DB für den Freistaat Bayern) antwortet auf die Frage von Herrn Wagle, hier gehe es nicht um das Feintuning. Beim SEV seien die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die BEG und die Busunternehmen gut unterwegs. Allerdings mache die Menge Probleme.

Die große Schwierigkeit seien die wirtschaftlichen Folgen. Diese seien bis dato von niemandem wirklich betrachtet worden. Hier müsse nicht im System, sondern am System gearbeitet werden. Die regulären Instandhaltungsmaßnahmen im Flächennetz müssten von der Sanierung der Hochleistungskorridore unterschieden werden. Für die Hochleistungskorridore gelte die Aussage von Frau Fuchs: Da brauche man ein anderes System. Bei den regulären Baumaßnahmen im Flächennetz, deren Anzahl ebenfalls steige, sei eine entsprechende Änderung in den Verkehrsverträgen, auch in den Bestandsverträgen, nötig. Die BEG und der Freistaat Bayern seien bei den geltenden Verträgen, so Frau Fuchs, auskömmlich finanziert – die Eisenbahnverkehrsunternehmen aber nicht. Um die Finanzierung und die Menge der Baumaßnahmen regeln zu können, führe aus Sicht der DB und der anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen an der Containerisierung, also an festen und standardisierten Plänen, wann gebaut werde, kein Weg vorbei. Wenn die Sperrung zeitlich feststehe, müssten alle Maßnahmen in diesen Container gepackt werden – egal ob Oberleitung, Oberbau, eine Weiche oder was auch immer.

Bei der ABS 38 gehe es nicht um Instandhaltung, sondern um Neubau, Ausbau, Elektrifizierung. Aktuell sei die DB bundesweit gehalten, alle Projekte immer nur bis zur nächsten Planungsphase fortzuführen und dann eine Einzelfallentscheidung zu treffen; es gebe nämlich keinen Haushalt für die Folgejahre, sondern nur einen für das aktuelle Jahr. Die ABS 38 sei davon nicht betroffen, weil man nicht an einer Leistungsphasengrenze arbeite; vielmehr arbeite man mit Hochdruck weiter. – Eine dauerhafte, verlässliche Finanzierung sei notwendig, damit dieser Fall nicht eintrete.

Sve Bärbel Fuchs (Geschäftsführerin der BEG) stellt als eine der Möglichkeiten, auf bayerischer Seite aktiv zu werden, die digitale Plattform vor, die den SEV erleichtern solle und zu mehr Sicherheit für die Fahrgäste führe. Jedes Bus- oder Taxiunternehmen könne sich mit seinen jeweiligen Verfügbarkeiten aufnehmen lassen. Die S-Bahn München habe so eine größere und schnellere Verfügungsmasse, wenn ein SEV benötigt werde. Sofort könne sie ein Unternehmen online beauftragen, ihm eine Route und einen Fahrplan zuweisen und gleichzeitig die Fahrgastinformationen hinausgeben. Zudem enthalte die Plattform einige Features für die jeweiligen Fahrer, damit diese wüssten, wo sie zu fahren hätten. Der Dank der BEG gelte der DB Regio Bus für die gemeinsame Entwicklung des Systems. Es setze Maßstäbe und solle auf den Regionalverkehr ausgeweitet werden. Es werde in die neuen Verkehrsverträge aufgenommen. – Falls Herr Rabl das System noch nicht kennen sollte, sei er herzlich zu einer Vorstellung bei der BEG eingeladen.

Eine weitere Möglichkeit sei eine verbesserte Fahrgastinformation. Daran müsse die ganze Branche arbeiten. Wenn schon der Verkehr auf der Schiene nicht funktioniere, solle der Kunde wenigstens wissen, wie er von A nach B komme.

Ein dritter Punkt sei die Fortsetzung des Dialogs mit der DB InfraGO über die Frage, ob bei den Hochleistungskorridoren wirklich jede Maßnahme so notwendig sei, wie sie momentan publiziert werde. Beispielsweise bezweifle die BEG die Notwendigkeit der geplanten Sperrung in Richtung Rosenheim als Vollsperrung. Die Strecke sei in den letzten Jahren so ertüchtigt worden, dass Teilsperrungen sehr, sehr gut gehandelt werden könnten – schon in dem Bewusstsein, dass diese Strecke sehr viel Verkehr aufnehmen müsse und eine Vollsperrung ein Chaos verursachen würde. Hier sei die BEG im Aus-

tausch mit der DB InfraGO und hoffe, für 2026 eine gute Lösung zu finden. InfraGO habe zugesagt, den Dialog mit der BEG bei weiteren Maßnahmen zu suchen.

SV Stephan Rabl (Geschäftsführer des Landesverbands Bayerischer Omnibusunternehmen e. V.) räumt ein, das System nicht im Detail zu kennen. Einige beteiligte Unternehmen hätten es ihm aber schon als sehr gut geschildert. Aus Sicht des LBO sei die Diskriminierungsfreiheit wichtig und die Handhabbarkeit für kleine Unternehmen. Ein bayernweiter Rollout sei vermutlich eine gute Idee.

SV Fabian Amini (Geschäftsführer der Arverio Deutschland GmbH) unterstreicht erneut die Bedeutung einer verlässlichen, langfristigen Finanzierung und Planung für die Branche, für die Baustellenplanung, Containerisierung, also die Standardisierung von Streckensperrungen, aber auch für die Fahrgastinformation. Generalsanierungen müssten, wo volkswirtschaftlich und verkehrlich sinnvoll, erfolgen – allerdings nach sorgfältiger Abwägung von Kosten und Nutzen bzw. Schaden und Ergebnis. Dabei gehe es nicht nur um die Finanzierung der SEV-Kosten, sondern um weitere Folgekosten, die um ein Vielfaches höher seien. Die Politik brauche nach der Bundestagswahl und der Bildung der neuen Regierung Verständnis dafür, dass mehr Regionalisierungsmittel zur Finanzierung dieser Folgekosten und der Verlässlichkeit in Finanzierung und Planung für die Infrastruktur nötig seien.

SV Stefan Kühn (Geschäftsführung DB Regio Bus Bayern) legt dar, im SEV für die S-Bahn München und für alle bayerischen Schienenverkehrsunternehmen – bis auf eine Ausnahme – seien im Jahr 2024 an 4.600 Betriebstagen 660 Baumaßnahmen mit 32.000 Bussen und 8,1 Millionen Kilometern bedient worden. Das Netzwerk der schon mehrfach angesprochenen Plattform sei sehr groß, um in Zeiten des Fahrermangels überhaupt noch SEV-Anbieter zu finden. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen seien immer öfter mehrfach betroffen; diese Betroffenheiten könnten nunmehr sehr viel früher koordiniert werden als in der Vergangenheit.

Die Plattform sei im Auftrag der BEG zwischen der S-Bahn München und der DB Regio Bus entwickelt worden. Sie werde von der DB Regio Bus betrieben und könne nicht nur das Routing für die Fahrer liefern, sondern Schienenersatzverkehre binnen Minuten automatisch organisieren. Sie könne in Zukunft die Busse den Kunden in Echtzeit zeigen. Bei der S-Bahn sei die Plattform seit zwei, drei Jahren produktiv, und man sei mit Arverio im Gespräch. Bei der Bayerischen Regio-Bahn werde die Plattform bereits pilotiert. Man sei im Roll-out der Plattform. In ein, zwei Jahren seien die gewünschten digitalen Informationen flächendeckend verfügbar.

Die InfraGO beteilige sich an der Finanzierung des SEV und müsse die Leistungen ausschreiben. Bayern sei Zuschauer, fahre keinen Meter der bayerischen Korridore ab. Ein Busunternehmen aus Lingen an der Ems in Niedersachsen bediene die Verkehre zwischen Nürnberg, Regensburg und Passau. Vorderhand habe dieser Unternehmer gewonnen, weil er den billigeren Preis angeboten habe. Ob das volkswirtschaftlich sinnvoll und klug sei, werde anderwärts entschieden. Er, Kühn, sehe die Notwendigkeit von mehr Geld; diese Mittel sollten aber in Bayern verfügbar sein und dort verteilt werden. Wenn die InfraGO als neuer Auftraggeber im SEV auftrete, sei sehr viel Durcheinander zu befürchten. – Man müsse sich "in diese neue Welt hineinarbeiten", um in den neuen Korridoren einen Zeitvorlauf zu haben, der nötig sei, um einen guten SEV planen zu können. Dann könne ein effizienter, qualitativ hochwertiger SEV mit guter Kundenorientierung entstehen; dafür brauche man aber frisches Geld. Ein gutes Beispiel sei die Anschwenkung der VDE 8 München – Berlin vor acht Jahren: Die Strecke sei nördlich von Bamberg über neun Monate gesperrt worden – bei einem Vorlauf von vier Jahren. Damals sei der Bahnhofsvorplatz umgebaut und die Autobahn verschoben worden. Der SEV sei damals sensationell gut gelaufen – dank dieses zeitlichen Vorlaufs.

Abg. Markus Striedl (AfD) sieht die Notwendigkeit, wie vor hundert Jahren verlässliche Züge auf die Schiene zu bringen. Dazu brauche es keine neuen Erfindungen. Ein sehr sinnvoller Vorschlag der DB sei eine Erhöhung der Trassenpreise. Momentan gebe es viele verschiedene Zuschusstöpfe; stattdessen müssten die Kosten der InfraGO nach dem Verursacherprinzip von den Nutzern der Schiene, also den Eisenbahnverkehrsunternehmen, aus den Fahrkartenerlösen bezahlt werden. Die Politik müsse überlegen, wieviel

Steuergeld sie auf eine Fahrkarte drauflegen wolle, und so eine geradlinige, marktwirtschaftliche Finanzierung auf die Beine stellen.

Die BEG werde immer wieder gebeten, keine Züge abzubestellen. Doch genau das sollte sie tun. Zunächst möge geprüft werden, wo die Kapazitäten einzelner Züge erhöht werden könne. Im Berufsverkehr von Arverio komme kein Zug aus München pünktlich, weil die "sehr sportliche" Streckenauslastung, die dem Fahrplan zugrunde gelegt worden sei, von den Zügen in der Praxis nicht eingehalten werden könne: Das Gleisvorfeld sei in vielen Fällen nicht frei. Auf die aktuellen Strecken könne nicht einfach mehr Verkehr gepackt werden. Andernfalls brauche man sich nicht zu wundern, wenn die Züge nicht pünktlich seien. Am pünktlichsten sei der Zugverkehr während des Bahnstreiks gewesen, weil weniger Züge gefahren seien.

Gegenüber dem dargestellten SEV-Modell wären Verträge mit regionalen Anbietern vermutlich sinnvoller, vielleicht inklusive eines "Bereitschaftsgeldes", um im Bedarfsfall Fahrzeuge abrufen zu können. Ersatzverkehre seien meistens relativ gut bezahlt; auch der Chef sitze daher manchmal am Lenkrad. – Die BEG kalkuliere für den Ersatz eines Zugkilometers mit vier Buskilometern. Das finde er, Striedl, etwas wenig, nachdem ein Eisenbahnwagen mit Stehplätzen ungefähr 100/120 Personen befördere. Ein Zug bestehe oft aus vier Wägen und fahre wesentlich länger als ein Bus. Bei dieser Berechnung würden fast zehn Busse benötigt, um einen Zug zu ersetzen – selbstverständlich in Abhängigkeit von der jeweiligen Strecke. – Die BEG kalkuliere mit 5 Euro pro Buskilometer plus 50 % Zuschuss, also 10 Euro pro Buskilometer. Seine, Striedls, Zahlen lägen etwas niedriger. Hierzu erbitte er nähere Erläuterungen.

Abg. Tobias Beck (FREIE WÄHLER) hält eine Ertüchtigung von Ausweichstrecken im Vorfeld der Sanierung der Hochleistungskorridore für sinnvoll. Beispielsweise sei bei der ABS 38 die Notwendigkeit eines Ausbaus schon lange absehbar gewesen. Die Sperrung für 2028 sei schon länger bekannt. – Erläuterungsbedürftig sei zudem das Zusammenspiel von Nah- und Fernverkehr beim SEV. Nahverkehrszüge hätten andere Probleme als Fernverkehrszüge. – An Herrn Rabl gehe die Frage, wie genügend Busse und -fahrer für kurzfristigen SEV sichergestellt werden könnten. Der Fahrermangel sei in einem Fachge-

spräch des Bauausschusses diskutiert worden. Zudem müsse an manchen Bahnhöfen wegen unterschiedlicher Haltepunkten von Bahn und SEV sichergestellt werden, dass die Fahrgäste am richtigen Platz abgeholt würden. Löse die App auch dieses Problem?

Abg. Sabine Gross (SPD) begrüßt den Anstieg der Nachfrage nach Bahndienstleistungen im Jahr 2024 um 39 %. Würden all diese Fahrten mit dem Auto zurückgelegt, wären die Probleme mit der Sanierung von Brücken und Autobahnen umso größer. Einen Tod müsse man wohl sterben – und dieses Schicksal treffe jetzt wohl die Bahn.

Im Statement von PRO BAHN sei von einer Schwächung der Resilienz des Schienenverkehrs durch Rückbaumaßnahmen die Rede. Zu fragen sei, ob nicht auch die Wiederbelebung mancher Strecken eine Entlastung bringen könnte. Einige Strecken seien schon lange in der Versuchsphase. Beispielsweise bei der Fahrt von Coburg nach München könnten sowohl die Strecke über Lichtenfels wie auch die Strecke über Bayreuth genutzt werden. Eine Fahrt mit dem Bus sei hier nicht nötig.

Zudem sei bei PRO BAHN der Hinweis zu finden, dass der Mangel an Busfahrern zum Teil auch an den Ausschreibungsmodalitäten liege. Bei den Ausschreibungen werde wohl so hart kalkuliert, dass weder Personal noch Fahrzeuge vorgehalten würden. Nachdem das Problem mit dem SEV nicht kurzfristig zu erledigen sein werde, könnte möglicherweise auch an dieser Stellschraube gedreht werden.

Sve Bärbel Fuchs (Geschäftsführerin der BEG) bestätigt die Auffassung des Abgeordneten Markus Striedl (AfD), die Abbestellung von Zügen wäre eine Möglichkeit, die Pünktlichkeit der Züge zu erhöhen. In der Corona-Zeit – keine Fahrgäste, ausgedünnter Fahrplan – seien die meisten Züge pünktlich gewesen. Dieses Modell sei aber wirtschaftlich gesehen auch nicht erfolgreich gewesen. In Deutschland würde dieser Vorschlag allerdings nicht funktionieren, nachdem es hier seit der Bahnreform einen freien Trassenzugang gebe. Die DB InfraGO sei verpflichtet, jede Trasse, die konstruierbar sei, auch zu vergeben, sodass davon auszugehen sei, dass bei der Abbestellung von Verkehren durch die BEG möglicherweise frei werdende Trassen von anderen Güter- oder Fernverkehren genutzt würden. Das sei bitter und führe zu dem Appell an die Politik, nach 25 Jahren

Bahnreform darüber nachzudenken, ob der freie Trassenzugang tatsächlich noch benötigt werde. Schließlich gebe es Wettbewerb auf der Schiene. – Demgegenüber halte sie, Fuchs, es für sinnvoller, gewisse Trassenbündel für Fernverkehr, Nahverkehr und Güterverkehr bereitzustellen und entsprechend zu vergeben.

Die Kalkulation, pro Zug mit vier Bussen zu rechnen, sei statistisch-empirisch nachgewiesen; die Eisenbahnverkehrsunternehmen könnten diese Zahlen bestätigen. Viele Fahrgäste führen gar nicht erst mit Bussen, wenn sie wüssten, dass der Zug nicht fahre. Deswegen reiche dieses Verhältnis 1 : 4, wie in der Branche bestätigt werde. – Zu der Kalkulation mit 10 Euro könne sie, Fuchs, nichts Näheres sagen; dieser Betrag sei in dem Vertrag enthalten, den die InfraGO in der Ausschreibung jetzt vergeben habe. Bei der Sanierung der Hochleistungskorridore sei allerdings ein besonders hochwertiger SEV ausgeschrieben worden, beispielsweise für Busse mit Toiletten, mit einer besseren Ausstattung der Haltestellen, mit mehr Information im und am Zug. Das schlage sich auf den Preis nieder – und 50 % davon trage die BEG.

SV Stefan Kühn (Geschäftsführung DB Regio Bus Bayern) macht geltend, in Bayern gebe es keinen Unternehmer mit mehr als einem Bus, den die DB Regio Bus nicht unter Vertrag habe. Zuweilen müssten Aufträge gezielt so vergeben werden, dass Unternehmer Busse anschafften, um so für erwartete künftige Aufträge bereit zu sein.

Zum Verhältnis von Fernverkehr und Nahverkehr im SEV: Der Fernverkehr falle nicht aus im Rahmen einer Baumaßnahme. Er werde umgeleitet; in der Regel gehe nur der Nahverkehr auf die Straße.

Die Plattform sei aus der Not entstanden, dass Busse innerhalb von Sekunden hätten alarmiert werden müssen. Busunternehmer könnten sich auf der Plattform für bestimmte Abschnitte und für bestimmten Zeiten registrieren lassen. Die Plattform rufe die jeweiligen Unternehmer automatisiert ab. Im Moment meldeten sich noch nicht alle Busunternehmer freiwillig; daher seien einige Mitarbeiter mit der Akquise und der Erläuterung des Systems beschäftigt.

Für die DB Regio Bus führen keine Busunternehmer SEV, die am Ausschreibungswettbewerb der großen Verbände teilnahmen. Denn dort müsse jeder Unternehmer exakt die Anzahl der Fahrer, die Anzahl der Busse zu minimalen Kosten kalkulieren, sodass es keine übrigen Busse und Fahrer gebe. Mit fortschreitender Ausdehnung der Verbände und des Brutto-Wettbewerbs reduziere sich die Zahl der Unternehmer, die SEV fahren könnten. – Das Problem der SEV-Haltestellen löse die Plattform perspektivisch, weil sie den Kunden digital führe.

SV Stephan Rabl (Geschäftsführer des Landesverbands Bayerischer Omnibusunternehmen e. V.) unterstreicht die Ausführungen seines Vorredners und ergänzt, häufig gewannen die billigsten Bieter bei den Ausschreibungen. Häufig seien die Ausschreibungen nicht lange genug angelegt, um Personal langfristig halten zu können. Insofern sollte man vom Bruttowettbewerb wegkommen und darüber nachdenken, für Busse ähnlich wie auf der Schiene länger auszuschreiben.

Die Sicherstellung von genügend Fahrern sei extrem schwierig. Leider sei der Beruf des Busfahrers sehr unattraktiv. Das sei selbstverständlich auch ein gesellschaftliches Problem. Die Novellierung der Ausbildung sei allerdings auch ein wichtiges Thema; die Kosten für einen Führerschein seien in Deutschland mit 15.000 Euro extrem hoch, während er in Österreich und Italien etwa 3.000 Euro koste. In Zeiten der offenen Grenzen und des EU-weiten Berufszugangs sei das so nicht mehr darstellbar. Die Verkehre könnten in der Zusammenarbeit mit lokalen Unternehmen optimiert werden; beispielsweise hätten Unternehmen, die Schülerverkehre führen, häufig noch Kapazitäten frei für die Bedienung des SEV. Das führe zu Kosteneinsparungen. Zu überlegen sei daher, den ÖPNV und den Schülerverkehr vor Ort mit einzubinden.

SV Heiko Büttner (Konzernbevollmächtigter der DB für den Freistaat Bayern) beantwortet die Frage der Abgeordneten Sabine Gross (SPD) nach einer möglichen Entlastung durch die Wiederbelebung von stillgelegten Strecken mit dem Hinweis auf den Charakter dieser stillgelegten Strecken: Meist handele es sich um irgendwelche kleinen Nebenbahnen, die nicht in der Lage seien, größere Umleiterverkehre zu fahren und so eine gewisse Last zu tragen. – Der Gedanke sei zunächst vernünftig, passe aber in aller Regel schon von der

Regionalität her nicht. – In der gegenwärtigen Situation sei Deutschland nicht in der Lage, unglaublich viel Geld für die Reaktivierung von Nebenstrecken zu mobilisieren. Deutschland tue demgegenüber extrem gut daran, seinen Bestand in einen entsprechenden Zustand zu bringen. Die Reaktivierung stillgelegter Nebenstrecken sei einfach zu teuer; kostengünstiger und effizienter sei es, mit dem SEV zu arbeiten.

SV Norbert Moy (Vorsitzender, PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern e. V.) rekurriert auf den Hinweis der Abgeordneten Sabine Gross (SPD), im Statement von PRO BAHN sei von mangelnder Resilienz durch Rückbaumaßnahmen die Rede. In den letzten Jahrzehnten, als die Bahn an die Börse hätte gebracht werden sollen, seien Kreuzungsbahnhöfe, Überholgleise etc. relativ strikt zurückgebaut worden. Dadurch sei die Leistungsfähigkeit auch der Hochleistungsstrecken stark reduziert worden. Das fehle heute; heute müssten diese Fähigkeiten wieder mühsam für teuer Geld dazugebaut werden. Bei den anstehenden Sanierungsmaßnahmen hätten diese früheren Fähigkeiten geholfen, weil dann die Umleitungsstrecken etwas leistungsfähiger wären. Jetzt falle der DB dieser Rückbau gewaltig auf die Füße. PRO BAHN habe in den letzten Jahrzehnten für jeden Kreuzungsbahnhof gekämpft.

Der Ausschreibungswettbewerb sei in der Tat ein Kritikpunkt: Nur der billigste gewinne. Wer sich zusätzliche Fahrzeuge auf den Hof stelle, verliere bei der Ausschreibung, weil er keine Reserven mehr habe. Möglicherweise wäre ein Fahrzeugpool das Richtige, auf den alle Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bedarfsfall zugreifen könnten. Darüber könnte man gerade im Hinblick auf den SEV nachdenken.

SV Heiko Büttner (Konzernbevollmächtigter der DB für den Freistaat Bayern) bestätigt diese Darstellung: Vor einiger Zeit sei Redundanz aus dem System genommen worden sei. Diese Redundanz täte heute extrem gut. Um sie wiederherzustellen, gebe es jetzt das Programm "Kleine und mittlere Maßnahmen". Auch das dauere natürlich seine Zeit, und die Ergebnisse seien nicht so verfügbar, wie es jetzt gerne gesehen würde. Gleichwohl bestehe die Einsicht in die Sinnhaftigkeit von mehr Ausweichmöglichkeiten, egal, ob bei einer Baustelle oder bei einer Störung.

Die sehr gute, facettenreiche Diskussion habe gezeigt, dass ein einfaches "Weiter so" im bestehenden System nicht möglich sei. Alle Player – Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Politiker – müssten die Ärmel hochkrempeln. Das habe einige unangenehme Nebeneffekte, die mit Geld, Zeit, Zuständigkeiten zu tun hätten, die verschoben würden.

Vorsitzender Jürgen Baumgärtner (CSU) dankt für das gute Miteinander und die faire Diskussion bei einem schwierigen Thema.

* * *

(Unterbrechung von 15:53 bis 16:00 Uhr)



Schienerpersonennahverkehr in Bayern

Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr des Bayerischen Landtags – 18.02.2025

ARVERIO
BAYERN





Hauptursache für die Unzuverlässigkeit des Schienenpersonenverkehrs ist das zu alte, zu störanfällige und überlastete Schienennetz



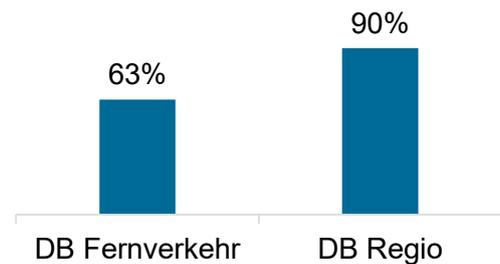
+ 51 % Personenverkehr seit 1995 ¹⁾

- 12 % Schiene seit 1995 ¹⁾

+ 525 % Überlastete Strecken seit 2008 ²⁾

3,0 Netzzustandsnote 2023 ³⁾

Pünktlichkeit DB in 2024 ⁴⁾



80 Prozent aller Verspätungen im Fernverkehr sind laut DB auf veraltete, störanfällige und überlastete Infrastruktur zurückzuführen

1: Quelle Allianz pro Schiene, Verkehrsleistungs- bzw. Streckennetzentwicklung 1995 – 2023
2: Quelle Allianz pro Schiene, Zunahme überlasteter Schienenwege (Basis: km) 2008 – 2024
3: Quelle DB InfraGO, Netzzustandsbericht 2023
4: Quelle DB AG, www.deutschebahn.com

Das Baustellengeschehen ist massiv gestiegen und inzwischen weder für die Verkehrsunternehmen und noch für DB InfraGO beherrschbar



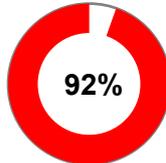
Baustellenbedingte Ausfälle bei Arverio Bayern in 2024 (in 000 Zug-km)



Baumaßnahmen und Baufahrplandokumente der DB InfraGO in 2024



Über 300 **unterjährige Baumaßnahmen** der DB InfraGO in den Netzen von Arverio Bayern allein in 2024



92% aller zugehörigen **Baufahrplandokumente** von DB InfraGO für Arverio Bayern kamen zu spät



Durchschnittlich 16 Wochen **zu spät** - also 8 statt 24 Wochen vor Baubeginn – kamen die Baufahrplandokumente¹⁾ von DB InfraGO

Infrastruktur, Baustellen, Personalmangel und gestiegene Kosten führen zu unzuverlässigen und unwirtschaftlichen Verkehren



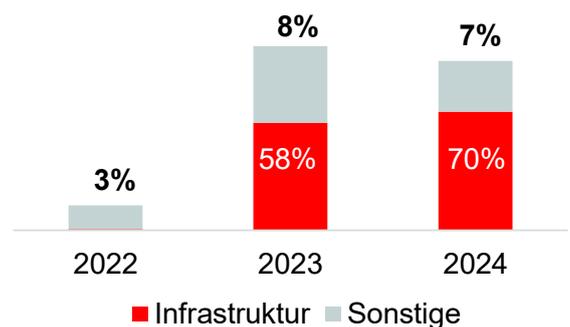
Infrastruktur und Baustellen

- Erheblich angestiegene Zugausfälle
- Unzuverlässige Baustellenplanung
- Erhebliche gestiegene SEV-Kosten
- Generalsanierungen der Hochleistungskorridore werden die Situation der EVU zusätzlich verschärfen

Fachkräftemangel und gestiegene Kosten

- Erhebliche Personalkostensteigerungen
- Zunehmender Fachkräftemangel
- Gestiegene Instandhaltungskosten und Grundinflation

Zugausfälle Arverio Bayern
(in %)

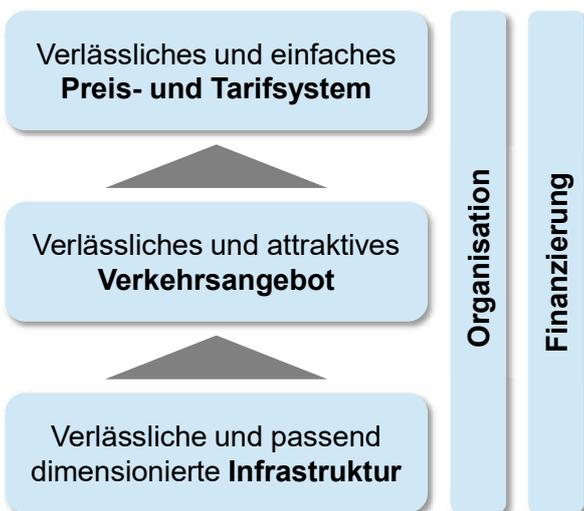


Fahrgäste, Aufgabenträger, Beschäftigte und Verkehrsunternehmen leiden unter schlechter Qualität.
Erhebliche, nicht vorhersehbare wirtschaftliche Zusatzbelastungen für alle Verkehrsunternehmen

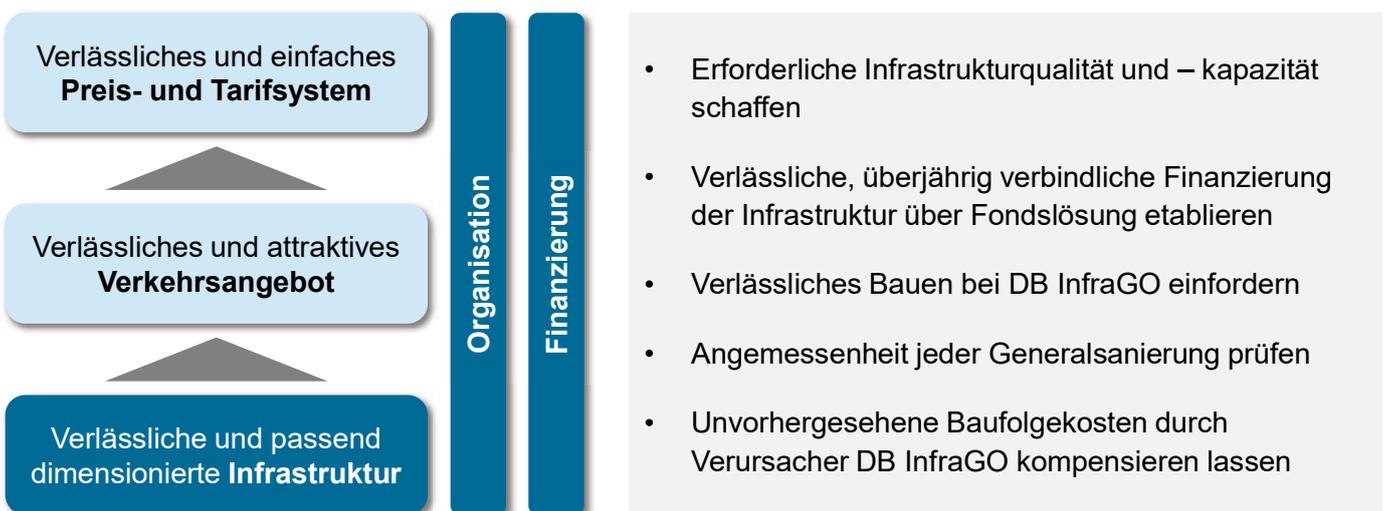


**Fahrgäste, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger brauchen
Verlässlichkeit bei Infrastruktur, Angebot, Tarif und deren Finanzierung**

Fahrgäste und Verkehrsunternehmen, aber auch Beschäftigte und Besteller benötigen schnell **Verlässlichkeit im Personennahverkehr**



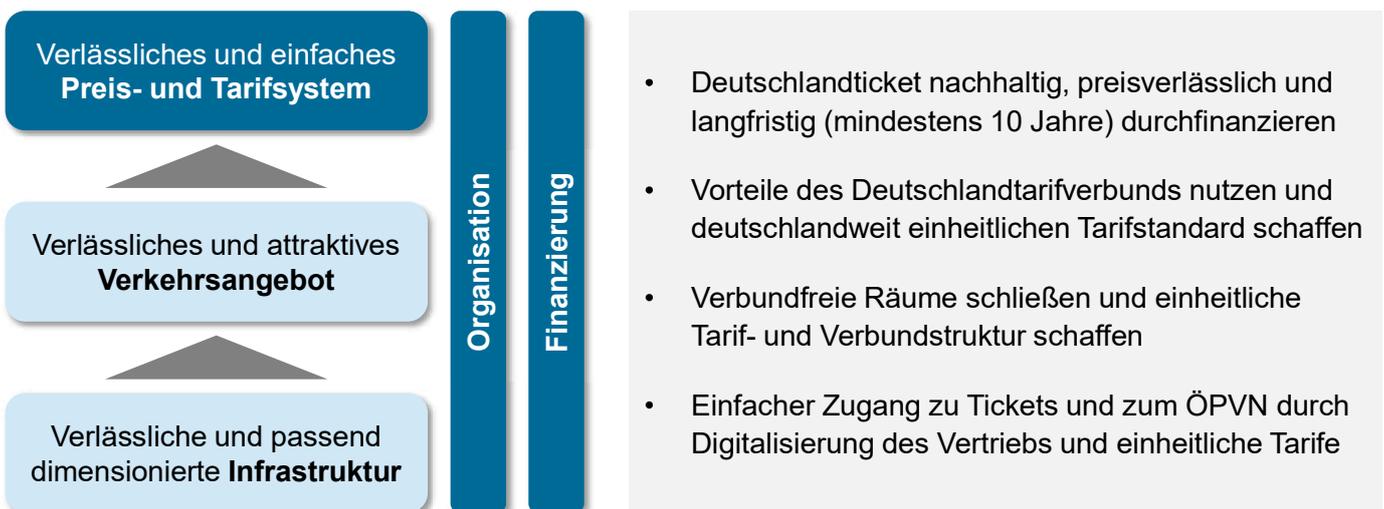
Fahrgäste und Verkehrsunternehmen, aber auch Beschäftigte und Besteller benötigen schnell **Verlässlichkeit im Personennahverkehr**



Fahrgäste und Verkehrsunternehmen, aber auch Beschäftigte und Besteller benötigen schnell Verlässlichkeit im Personennahverkehr



Fahrgäste und Verkehrsunternehmen, aber auch Beschäftigte und Besteller benötigen schnell **Verlässlichkeit im Personennahverkehr**



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Fabian Amini
CEO

fabian.amini@arverio.de

Unseren Eintrag im Lobbyregister des
Bayerischen Landtags finden Sie [hier](#)



Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr | 18.02.2025 **Verbesserung der Qualität von Schienenersatzverkehren**

Die Rahmenbedingungen für bayerische Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Bezug auf Schienenersatzverkehre (SEV) haben sich in den letzten Jahren grundlegend zum Negativen verändert. Die stark überproportionalen finanziellen, kapazitativen und organisatorischen Belastungen der EVU im Zusammenhang mit SEV haben folgende Haupttreiber:

- Die aufgrund des maroden Infrastrukturzustands notwendigen **Bautätigkeiten** in nie zuvor gesehenen Höhen und die stark angestiegenen Fahrgastzahlen durch das **Deutschlandticket** (DB Regio Bayern: +39% Nachfrage in 2024 im Vergleich zu 2019) führen zu einem **explosionsartigen Anstieg des Volumens** an notwendigem SEV
- Der SEV wird **teurer** aufgrund der **immer höheren Nachfrage** und der **allgemeinen Kostensteigerungen** bei den Busunternehmen; zudem führen immer kurzfristiger angemeldete Baumaßnahmen zu geringen Vorlaufzeiten, was wiederum einen weiteren Kostentreiber darstellt
- Jeder baubedingte Zugausfall zieht **Remanenzkosten** nach sich für den verbleibenden Fixkostenanteil für z.B. Sachkosten Personal, Vertrieb, Abstellung, Versicherung, Umlagen, Reinigung, Werkstatt, laufleistungsunabhängige Instandhaltungskosten etc.

Der in den Verkehrsverträgen geregelte **Ausgleich für SEV** ist jedoch **strukturell und systematisch nicht mehr ausreichend**, um die tatsächlichen Kosten für den SEV zu decken. Im Referenzjahr 2022 entstanden DB Regio Bayern über alle Verträge Kosten in Höhe von 30,2 Mio. Euro und lediglich 9,3 Mio. Euro (= 31%) wurden vergütet. Es fehlen also allein im Referenzjahr 2022 – nur bei DB Regio Bayern – zu einer auskömmlichen Vergütung der SEV- und Remanenzkosten 21 Mio. Euro.

Der **Ausblick** auf die nächsten Jahre: Die Bautätigkeit auf dem Schienennetz nimmt drastisch zu und verbleibt über Jahre hinweg auf sehr hohem Niveau. Die durch das Deutschlandticket ausgelöste Nachfrage wird mindestens bleiben, wenn nicht weiter steigen. Das führt zu einer **weiteren Verschärfung** der Unterdeckung, die damit kontinuierlich zu Lasten der EVU anwächst.

Um die stark überproportionalen finanziellen, kapazitativen und organisatorischen Belastungen der EVU im Komplex SEV und Remanenzkosten maßgeblich zu reduzieren, bedarf es sowohl für **Bestandsverträge** als auch für **neu abzuschließende Verträge grundlegende Änderungen der Vergütungsmodelle**.



PRO BAHN
Bezirksverband
Oberbayern e.V.

PRO BAHN e.V., Agnes Bernauer Platz 8, 80687 München

Agnes Bernauer Platz 8
D-80687 München
Tel.: (089) 530031
Fax: (089) 537566
Internet: <http://www.pro-bahn.de>

Vorsitzender Norbert Moy

30.1.2025

Fachgespräch „Verbesserung der Qualität von Schienenersatzverkehren“ am 18.2.2025 des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr

Stellungnahme des Fahrgastverbands PRO BAHN Bayern

Einleitung

Der Begriff „Schienenersatzverkehr“ ist bei Fahrgästen größtenteils mit sehr negativen Assoziationen und Erfahrungen verbunden. Dazu zählen:

- Langwierige Busfahrten mit erheblichen Reisezeitverlängerungen, Anschlussverlusten und Komforteinbußen.
- Ungenügende Kapazitäten insbesondere im Schülerverkehr.
- Mangelhafte Information und Reisendenlenkung mit der Folge chaotischer Zustände an den Bahnhöfen. Teilweise liegen SEV-Haltestelle mehrere hundert Meter vom Bahnhof entfernt.
- Zusätzliche Einschränkungen für mobilitätseingeschränkte Personen oder bei der Mitnahme von Gepäck oder Fahrrädern.

Ersatzverkehre finden aktuell statt vor dem Hintergrund eines katastrophalen Fachkräfte- und Ressourcenmangels insbesondere im Busbereich: Ungeeignete Reisebusse, zum Teil aus dem Ausland geliehen, und Fahrer ohne Sprach- und Ortskenntnisse werden eingesetzt. Vielfach empfehlen die Verkehrsunternehmen selbst ihren Kunden, Reisen über gesperrte Strecken zu vermeiden, weil Kapazitäten absehbar fehlen. Der Ausschreibungswettbewerb hat auch dazu geführt, dass die Verkehrsunternehmen nur das vertraglich geforderte Mindestmaß an Reserven bei Personal und Fahrzeugen vorzuhalten. Vielfach gingen die Ausschreibungen von weitaus weniger Störungen und Baustellen aus.

Bei den Schienenersatzverkehren sind aus Fahrgastsicht zwei grundlegend unterschiedliche Fälle zu betrachten:

- Fall A: längerfristig angekündigte Schienenersatzverkehre (SEV) aufgrund von geplanten Baumaßnahmen
- Fall B.: Kurzfristig eingesetzte Busnotverkehre aufgrund von Infrastrukturstörungen, Fahrzeugschäden oder Personalmangel.

Im Fall A können sich Fahrgäste ihre Reisepläne darauf abstimmen. In jüngster Zeit werden die Ankündigungsfristen aber immer kürzer.

Insbesondere im Fall B kommt es immer öfter vor, dass aufgrund der Kurzfristigkeit entweder gar kein Ersatzverkehr eingerichtet werden kann oder Busse ohne festen Fahrplan verkehren. Der Kunde hat kaum eine Chance zu reagieren und auf andere Routen oder Verkehrsmittel auszuweichen. Grundsätzlich lassen sich Schienenverkehre nur in Ausnahmefällen gleichwertig durch Busverkehre ersetzen. Zusätzliches Umsteigen mit Wartezeiten, Umwege zu den

Bahnhöfen und die generell niedrigere Fahrgeschwindigkeit der Busse führen in der Regel zu längeren Fahrzeiten. Deshalb lassen sich Ersatzverkehre nicht in das Taktsystem der Schiene integrieren, es kommt zu Anschlussverlusten in den Knoten und die Reisezeitverluste erhöhen sich bis zur Taktfrequenz, also z.B. 30 oder 60 Minuten. Daher sollte die Vermeidung oder Verkürzung von Sperrungen immer Vorrang haben.

1. Wie werden SEV derzeit organisiert und finanziert?

Nach unserer Beobachtung liegt die Organisation des SEV bei den betroffenen Verkehrsunternehmen. Sind auf derselben Strecke verschiedene EVU unterwegs, werden auch die SEV unabhängig und damit oft unkoordiniert organisiert. In wie weit die Aufgabenträger hier eine koordinierende Rolle übernehmen, ist für den Fahrgast nicht erkennbar. Informationen an der Haltestelle vor Ort und in den Auskunftsmedien sind oft nicht konsistent.

Insbesondere im Fall B einer kurzfristigen Störung sind es oft die Fahrgäste, die den Ersatzverkehr selbst organisieren und finanzieren etwa durch Bestellung von Taxis oder privaten Fahrdiensten. Die Durchsage „Ein Schienenersatzverkehr wird eingerichtet“ bedeutet im Klartext meist, dass es auf absehbare Zeit keinen Busnotverkehr geben wird. Leider wird auch selten die Information für alternative Reiserouten an die Fahrgäste gegeben. Oft sind aber auch geplante Ersatzverkehre aufgrund langer Reisezeiten oder unsicherer Anschlüsse so abschreckend, dass sich Fahrgäste für diese Zeit eine Alternative selbst organisieren und finanzieren.

2. Welche Auswirkungen auf Schienenersatzverkehre hat die Generalsanierung der Hochleistungskorridore?

Die Generalsanierung der Hochleistungskorridore erfordert nicht nur Ersatzmaßnahmen parallel zu den gesperrten Streckenabschnitten. Bei den geplanten Sanierungen Nürnberg - Regensburg und Obertraubling - Passau müssen Personenfern- und Güterverkehre weiträumig über andere Strecken umgeleitet werden. Da die Streckenkapazitäten z.B. zwischen Plattling und Landshut oder Regensburg und Ingolstadt aufgrund der Eingleisigkeit sehr begrenzt sind, wird der Personennahverkehr auf vielen Strecken stark ausgedünnt. Nach den uns bekannten Planungen ist der SPNV in ganz Südbayern von Ausdünnungen betroffen, u.a. auch die Münchner S-Bahn-Linie S1 oder der München–Nürnberg-Express RE 1. Da ein Ersatz einzelner Kurse durch langsamere Busse nicht sinnvoll ist, müssen die Kapazitäten der verbliebenen Züge deutlich erhöht werden. Kurze Bahnsteige wie beim RE1 setzen der Kapazitätserweiterung enge Grenzen. PRO BAHN rechnet daher mit erheblichen Beeinträchtigungen.

Bei der Generalsanierung München - Rosenheim - Salzburg ist die Situation ähnlich: Die denkbaren Ausweichstrecken über Holzkirchen bzw. über Mühldorf sind eingleisig bzw. im Fall von Mühldorf nicht einmal durchgehend elektrifiziert. Schon in der Vergangenheit wurde im Mangfalltal in ähnlichen Fällen der Nahverkehr zugunsten des Güterverkehrs auf Busse umgestellt.

Die Forderung von PRO BAHN ist daher, die Strecke München Mühldorf - Freilassing bis 2027 soweit zu ertüchtigen, dass wenigstens ein stündliches Angebot mit hoher Kapazität zwischen Salzburg und München eingesetzt werden kann.

3. Wie kann hochwertiger straßengebundener Ersatz von Schienenpersonennahverkehren gewährleistet werden?

Bei der Riedbahn-Sanierung hat die Deutsche Bahn angesichts der hochpolitischen „management attention“ ein sehr hochwertiges Ersatzkonzept bereitgestellt, dessen Qualität bislang bei den sonst üblichen Ersatzverkehren vermisst wurde. Das betrifft nicht nur die Taktdichte, sondern auch die Ausstattung der Ersatzhaltestellen und die Reisendenlenkung.

Der PRO BAHN Bundesverband hat ein ausführliches Positionspapier „Baustellen und Fahrgäste“ erstellt, das sehr ausführlich die Anforderungen der Bahnkunden an Schienenersatzverkehre adressiert und diesem Schreiben beigelegt ist, bzw. unter https://www.pro-bahn.de/disk/pdf/2025_Position_Baustellen_Fahrgaeste.pdf einsehbar ist. Darin werden folgende Themenbereiche detailliert beschrieben:

- Gestaltung des Baustellenfahrplans
- Information über den Fahrplan
- Information im Rahmen der Ersatzverkehre
- Durchführung der Ersatzverkehre

Darüber hinaus gibt das Papier auch Empfehlungen für die Planung und Durchführung von Baustellen aus Fahrgastsicht. Mit einer fahrgastorientierten Baustellenplanung lässt sich die Qualität der Ersatzmaßnahmen schon im Vorfeld verbessern.

Grundsätzlich lässt sich der Fahrzeitverlust dadurch mindern, dass das Angebot durch Expressbusse ergänzt wird. Bei Ersatzverkehren auf Teilstrecken ist darauf zu achten, dass die Wartezeiten auf ein Minimum reduziert werden und Anschlüsse gesichert werden. Mit Hilfe digitaler Technik kann durch Echtzeitinformationen die Koordination der Busse und die Fahrgastinformation verbessert werden.

Insbesondere für den Fall B kurzfristiger Ersatzmaßnahmen müssen nicht nur Ressourcen vorgehalten werden, sondern auch Notfallpläne, die in kurzer Zeit umgesetzt werden können. Wichtig ist hierbei, dass die Fahrgäste zeitnah über die weitere Beförderungsmöglichkeiten informiert werden.

4. Welche Kosten verursacht ein solcher Schienenersatzverkehr?

Über die Kosten der Ersatzverkehre bei den Verkehrsunternehmen können diese sicher kompetenter Auskunft geben als ein Fahrgastverband. Wir gehen aber davon aus, dass angesichts der hohen Fixkosten der Ausfall von Zügen keine wesentlichen Einsparungen ermöglicht und die Kosten für den zusätzlichen Busverkehr dazu führen, dass die Unternehmen durch Streckensperrungen und Ersatzverkehre insgesamt höher belastet werden als im Normalbetrieb.

Da aufgrund der o.g. Probleme ein großer Teil der Fahrgäste den angebotenen Busersatzverkehr meidet, müssen sie in vielen Fällen selbst einen alternativen Ersatzverkehr, meist durch Umstieg auf den eigenen Pkw oder auf private Fahrgemeinschaften organisieren. Ohne diesen privaten Ersatzverkehr wären die meisten Busersatzverkehre völlig überlastet. Insbesondere Inhaber von Abos und Zeitkarten sind hier doppelt finanziell belastet, weil kurze Ausfallzeiten nicht erstattet werden. Bei kurzfristigen Streckensperrungen kommen noch Kosten für Taxis und Mietwagen dazu. Regelmäßig auftretende Ereignisse führen dazu, dass Fahrgäste sich dauerhaft für das Verkehrsmittel entscheiden, das ihnen die notwendige Zuverlässigkeit bietet.

Die Reisezeitverlängerungen stellen ebenfalls einen erheblichen volkswirtschaftlichen Schaden dar, der vergleichbar sein dürfte mit den Staukosten der Autofahrer und sich in gleicher Weise monetär bewerten lässt. Die zum Beispiel für München ermittelten Verlustzeiten von durchschnittlich 50 Stunden pro Jahr und Fahrer im Stau treffen in ähnlicher Größenordnung auch für die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel zu. Es ist daher von einem Schaden in Milliardenhöhe auszugehen, der von den Fahrgästen bzw. der Volkswirtschaft getragen wird.

Dazu kommt, dass im Großraum München vielen Strecken auch im S-Bahn-Bereich regelmäßig von Sperrungen betroffen sind. Das hat insgesamt dazu geführt, dass der Schienenverkehr gemieden wird und viele Bürger grundsätzlich auf andere Verkehrsmittel umgestiegen sind. Der dauerhafte Baustellen-Modus ist längst zu einem negativen Standortfaktor geworden. Die Eisenbahn wird von vielen Bürgern nicht mehr als verlässliches Verkehrsmittel angesehen.

Da Häufigkeit und Dauer von Sperrungen und Ersatzverkehren über einen Ausschreibungszeitraum von 12 oder 15 Jahren nicht absehbar und planbar sind, werden Verkehrsunternehmen künftig dieses erhebliche Risiko in Ihre Angebote für neue Verkehrsdurchführungsverträge einpreisen müssen. Das dürfte den SPNV in Bayern signifikant verteuern.

5. Wie sieht eine sachgerechte Kostenbeteiligung aus?

Wir beobachten in den letzten Jahren, dass die Infrastrukturunternehmen bei Instandhaltungsmaßnahmen statt Reparaturen unter dem rollenden Rad oder nur während der Sperrpausen bevorzugt Komplettsperren von langer Dauer veranlassen. Dazu kommt, dass - anders als bei den aktuellen Hochleistungskorridoren propagiert - dort keine koordinierte zeitliche und räumliche Zusammenlegung unterschiedlicher Gewerke stattfindet. Zum Beispiel wurde die Kochelseebahn nach mehrmonatiger Sperrung zur Erneuerung der Fahrleitung mit massiven Oberbauschäden auf mehr als 25 Prozent der Streckenlänge wiedereröffnet. Die Ursache für diese mangelnde Abstimmung liegt aber nicht nur in der mangelnden Verfügbarkeit von Bauressourcen, sondern auch an unterschiedlichen Finanzierungstöpfen oder Genehmigungsverfahren für die jeweiligen Gewerke. Hier sind Politik und Aufsichtsbehörden gefragt, um die Entbürokratisierung voranzutreiben und die Synchronisierung der Baumaßnahmen an einer Strecke zu ermöglichen.

Damit lassen sich sicher die Baukosten u.a. durch den Entfall von Sicherungsmaßnahmen erheblich senken. Zu den Gesamtkosten der Maßnahme gehören aber auch die Kosten für Ersatzverkehre, die vielfach von den Verkehrsunternehmen und den Fahrgästen getragen werden. Die Einführung eines Verursacherprinzips, also eine Kostenübernahme an den Ersatzmaßnahmen durch das veranlassende Infrastrukturunternehmen, würde Anreize schaffen, die Gesamtkosten und den volkswirtschaftlichen Schaden gering zu halten. PRO BAHN rechnet damit, dass Sperrzeiten dann auf ein unvermeidliches Maß verkürzt würden. Eine Möglichkeit der Kostenbeteiligung wäre z.B. die Schaffung eines Fahrzeug- und Personalpools für Ersatzverkehre, der z.B. vom Infrastrukturbetreiber bzw. -eigentümer finanziert wird. Der Einsatz sollte von den betroffenen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern koordiniert werden.

Werden die Kosten nicht den Verkehrsunternehmen als unkalkulierbares Risiko bei einer Ausschreibung zugeordnet, sondern als Teil der Baukosten dem Vorhabensträger, wird das System des Schienenverkehrs insgesamt auch finanziell entlastet.

Der Eigentümer kann noch weitere Anreize schaffen, die Auswirkungen auf die Fahrgäste möglichst gering zu halten: Eine dauerhaft geringe Zahl an Sperrtagen je Strecke muss die wesentliche Kennzahl für den Unternehmenserfolg der gemeinnützigen DB InfraGo AG werden.

Zusammenfassung der Empfehlungen von PRO BAHN an die Politik und Aufsichtsbehörden:

- Die hohe Zahl an Baustellen- oder störungsbedingter Sperrungen ist unter anderem durch eine jahrzehntelange Unterfinanzierung der Infrastruktur bei gleichzeitig steigendem Verkehrsaufkommen geschuldet. Teilweise wurde die Resilienz des Schienenverkehrs durch Rückbaumaßnahmen geschwächt. In den nächsten Jahren muss das Bestandnetz wieder ausgebaut und saniert werden. Es ist in den nächsten Jahren ein beständig hoher Mitteleinsatz für den Erhalt und Ausbau der Infrastruktur notwendig.
- Die Aufgabenträger werden in der Zukunft in den Verkehrsdurchführungsverträgen stärker berücksichtigen müssen, dass die Verkehrsunternehmen das Risiko tragen, ihren Kunden angemessene Ersatzverkehre anbieten zu müssen. Die bisherigen Annahmen waren hier zu naiv. Die Aufgabenträger werden hier letztlich höhere Kosten tragen, ggf. müssen sie über die Regionalisierungsmittel hinaus weitere Finanzmittel bereitstellen. Alternativ könnten die Kosten für Ersatzmaßnahmen vom Vorhabensträger der Baumaßnahmen oder Verursacher der Ersatzverkehre getragen werden.
- Bei der Bewertung von Ersatzmaßnahmen sind neben den Mehrkosten für die Verkehrsunternehmen auch die Zeitverluste und Kostenbelastung der Fahrgäste sowie die Belastung der Volkswirtschaft durch Ausfallzeiten, Staus und die langfristige Abwanderung von Fahrgästen einzubeziehen.
- Eine Kostenbeteiligung der Veranlasser von Baumaßnahmen an den Kosten der Ersatzmaßnahmen bzw. die volle Kostenübernahme schafft Anreize, Streckensperrungen

fahrgastorientierter zu gestalten. Wir empfehlen zudem, bei der gemeinnützigen DB InfraGo AG als wesentliche Kennzahl für den Unternehmenserfolg eine möglichst geringe Zahl von Sperrtagen (sowohl geplante wie ungeplante) je Strecke einzuführen.

- Aufsichtsbehörden und Aufgabenträger dürfen sich nicht darauf beschränken, die Qualität von Ersatzverkehren zu beobachten und ggf. zu pönalisieren. Sie sollten eine proaktive Rolle bei Koordination und Planung und bei der Fahrgastinformation einnehmen. Das gilt insbesondere, wenn mehrere Verkehrsunternehmen von einer Sperrung betroffen sind. Die Fahrgäste erwarten Planung und Informationen aus einer Hand.
- Wie bei den Hochleistungskorridoren dürfen auch im Regionalnetz langfristige Sperrungen nur dann erfolgen, wenn alle absehbar notwendigen Baumaßnahmen an einer Strecke während dieses Zeitraums durchgeführt werden. Im Rahmen von Sanierungen sollten weiterhin gleich Zukunftsinvestitionen wie Erneuerung der Stellwerkstechnik oder Elektrifizierung zumindest vorbereitet werden. Voraussetzung ist, dass der Freistaat seinen Schienennahverkehrsplan aktualisiert und somit Planungssicherheit herstellt und die Verfügbarkeit der Finanzierungstöpfle und die Genehmigungsverfahren koordiniert und vereinfacht werden.

Positionspapier Baustellen & Fahrgäste

Vorwort

Baustellen sind notwendig, um die Eisenbahninfrastruktur in Stand zu halten, neue Kapazitäten zu schaffen, Reisezeiten zu verkürzen oder Bahnhöfe aufzuwerten. Dabei gilt es die eigentliche Baustelle, aber auch die umgebenden Maßnahmen wie Fahrplanänderungen oder Ersatzverkehre angemessen zu gestalten. Wie dies gelingen kann, wollen wir im Folgenden darstellen.

Kernpunkte

- Baustellenplanung, -ausführung, und -umfang sind am volkswirtschaftlichen Nutzen zu orientieren.
- Bei mehrwöchigen Vollsperrungen ist eine Abschätzung der Fahrgastabwanderung und der Konsequenzen für den Güterverkehr durchzuführen und mit den Einsparungen zu verrechnen. Hier ist es auch Aufgabe der öffentlichen Hand, die Mehrkosten zu finanzieren, z.B. über die LuFV (Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung).
- Fahrzeitverlängerungen für Fahrgäste, insbesondere für den Berufsverkehr, sind minimal zu halten. Vorrangschaltungen für Ersatzbusse an Ampeln helfen kürzere Fahrzeiten zu erreichen.
- Der Einsatz von Umbauzügen bei eingleisiger Betriebsführung ist als Alternative grundsätzlich zu prüfen.
- Der Umfang und die Gestaltung von Baustellen- und Ersatzfahrplänen sind einfach, verständlich und barrierefrei zu halten.
- Der Weg zu und von Ersatzverkehren ist klar zu kennzeichnen und haltstellenmastgenau in den Karten abzubilden. Die Fahrzeuge sind klar und eindeutig erkennbar zu beschildern. Auf Blinde/Sehbehinderte, Rollstuhlfahrende und Reisende mit Kinderwagen und Gepäck sind hierbei zu berücksichtigen (ggf. Ein geführter Weg über die Gleise oder auch Begleitung vom Zugpersonal zum Ersatzverkehr).
- Ersatzverkehre müssen ausreichend Sitzplatzkapazitäten bei gleichzeitig dem Schienenverkehr entsprechendem Qualitätsniveau gewährleisten.
- Sollten mehrere Aufgabenträger beteiligt sein, ist eine gemeinsame Abstimmung vorzunehmen.
- Personal zur Auskunft und Reisendenlenkung ist vorzusehen (dabei kann auch das Zugpersonal diese Aufgabe übernehmen).

Baustellen

Infrastruktur zur Abfederung der Auswirkungen von Baumaßnahmen

- Es müssen in regelmäßigen Abständen (mindestens alle 10 km, in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen auch öfter) Ausweich- und Überholgleise sowie Gleiswechsel bereitgehalten werden. Mittige Überholgleise können eine kostengünstige Variante sein.

- Es muss eine flexible Stellwerkstechnik eingesetzt werden, die folgende Kriterien erfüllt:
 - Schnelle Realisierung von Stichstreckenblöcken, um Verkehre bis kurz vor die Baustelle zu führen
 - Einfache Integration von Bauweichen
 - Umstellungen zwischen Bauzuständen ohne langwierige Softwareupdates (schon mit heutigen ESTWs unter rollendem Rad möglich)
- Ausreichend über das Gesamtnetz verteilte Gleise zur Abstellung von Gleisbauzügen.
- Mindestens eine **leistungsfähige** Rückfallebene muss vorhanden sein. Bei langfristig absehbaren Bauarbeiten, vor allem mit Totsperrungen müssen diese Strecken ggf. ertüchtigt werden (zum Beispiel: zusätzliche Kreuzungs- oder Überholgleise oder auch deren Verlängerung)

Planungsablauf von Baustellen

- Baustellen sind rechtzeitig anzukündigen, so dass EVU und Aufgabenträger dies einplanen können. Dabei muss der Fahrplan für einen Zug spätestens bei Buchungsfreigabe final sein. Sollte dennoch eine Änderung erfolgen, ist der Fahrgast zu informieren und ihm eine realistische Alternative für die gebuchte Reise (inklusive Fahrräder) anzubieten.
- Größere Baustellen sind in einem gemeinsamen Gremium aus Aufgabenträgern, EIU, EVU, Fahrgastverbänden und Fahrgastbeiräten abzustimmen. Die Zuständigkeit der Bundesnetzagentur ist auf diese Thematik zu erweitern.
- Nicht vorhersehbare Baumaßnahmen sind unverzüglich den Fahrgästen zu kommunizieren und die Fahrpläne müssen so früh wie möglich, spätestens am Vorabend für den Folgetag in den elektronischen Fahrplanmedien zur Verfügung stehen.

Baustellengestaltung

- Baustellen sind nach volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten zu planen. Nicht die betriebswirtschaftlich billigste Lösung, sondern die Lösung mit den geringsten Gesamtkosten ist anzustreben.
- Bei jeder längeren Sperrung ist im Voraus eine Abschätzung zu erstellen, wie viele Fahrgäste und Güter temporär und dauerhaft verloren gehen und zu welchen Verkehrsträgern diese abwandern. Unter anderem sind der finanzielle Schaden für die EVU, als auch der Umweltschaden zu quantifizieren. Für diese Berechnung ist eine transparente Methodik zu entwickeln. Algorithmus und Datensatz sind als Open Source bzw. Open Data für eine zivilgesellschaftliche Kontrolle bereitzustellen.
- Die Planung ist auf das Gesamtsystem abzustimmen, es sind alle Verkehrsarten (SPFV, SPNV, SGV, ...) zu berücksichtigen, insbesondere, wenn Züge (z.B. langlaufender Nahverkehr und Fernzüge) durch mehrere Baustellen betroffen sind.
- Zweigleisige Strecken sollen nicht durchgehend gesperrt werden
 - Eingleisige Sperrungen unter Nutzung von Umbauzügen.
 - Zwingend notwendige Sperrung beider Streckengleise (z.B. Erneuerung von Überleitstellen) in Nacht- oder Wochenendsperrpausen.
 - Bei unumgänglichen Vollsperrungen ist im Dreischichtbetrieb rund um die Uhr volle Leistung zu erbringen. Es dürfen nicht alle Baustellen mit unumgänglicher Vollsperrung gleichzeitig in die Schulferien gelegt werden. Umleitungsstrecken sind bereit zu halten und vorher gegebenenfalls mit kleinen Maßnahmen zu ertüchtigen (zum Beispiel zusätzliche Kreuzungsstellen).

- Eingleisige Strecken sind nach Möglichkeit mit Umbaumaschinen oder mit Gleisjochen am Wochenende oder nachts zu bearbeiten. Ist dies nicht möglich, ist der Sperrbereich durch die Nutzung von Stichstreckenblock und ggf. Interimsbahnsteigen zu minimieren.

Ersatzverkehre & Fahrplanabweichungen

Gestaltung des Baustellenfahrplans

- Planung des Ersatzfahrplans:
 - Die Ersatzverkehre müssen so geplant werden, dass für die Mehrzahl der Reisenden möglichst keine Reisezeitverlängerungen eintreten, bzw. diese minimiert werden
 - Es sind die Verkehrsströme zu berücksichtigen, d. h. durch eventuelle Fahrzeitverlängerungen ergeben sich für überregional Reisende unter Umständen neue Wege, die durch die elektronischen Medien beauskunftet werden. Auf diesen Wegen ist die Sitzplatzkapazität anzupassen.
 - Betrifft die Baustelle mehrere VUs, sind die Fahrpläne abzustimmen und gemeinsam zu veröffentlichen.
 - Bei Internationalen Verbindungen sind die Informationen mindestens zweisprachig (deutsch und englisch) bereitzustellen, vorzugsweise sollte auch die Sprache des Nachbarlandes, in die die Verbindung führt, berücksichtigt werden (dänisch/polnisch/tschechisch/französisch/niederländisch)
- Ein Fahrplan muss einfach sein:
 - Fahrpläne sollten konstant sein und nicht täglich variieren.
 - Es ist auch in Baustellen ein Taktfahrplan zu realisieren. Dafür ist ggf. eine Absprache zwischen mehreren EVU nötig.
 - Verlagerungen auf andere Wege können auch eine Lösung sein (Anm.: HH - Rostock über Lübeck-Bad Kleinen statt über Schwerin)
- Es müssen ausreichend Kapazitäten vorhanden sein:
 - Es darf bei Ersatzzügen oder -bussen nicht passieren, dass Fahrgäste zurückbleiben und einen Takt warten müssen, die im Regelfahrzeug mitgekommen wären. Für Rollstuhlfahrer muss es eine adäquate Lösung geben (rollstuhlgerechter Bus oder Rollstuhl-Taxi)
 - Busse müssen ausreichend Sitzplätze haben, v.a. bei Nutzung der Autobahn, da sonst die nötige Geschwindigkeit nicht gefahren werden kann.
 - Bei ausfallenden Zügen, sollten die restlichen Züge verstärkt werden und/oder einstöckige Züge ggf. durch Doppelstockzüge ersetzt werden. Wenn die Fahrzeugkapazität nicht erhöht werden kann, ist das Verkehren zweier Züge der gleichen Gattung im Blockabstand zu prüfen.
 - Eine Abstimmung mit den Straßenbaubehörden und Autobahnbetreibern ist vorzunehmen, um Ersatzverkehrs-Strecken ohne Baustellen zu finden. Vorrangschaltungen bei Ampelanlagen für die Ersatzverkehre helfen den Fahrplan stabil einzuhalten. Eventuell vorhandene Vorrangschaltungen für andere Personenverkehrsunternehmen sind für die Ersatzverkehre nutzbar zu machen. Damit können die zusätzlichen Fußwege und Reisezeiten kurz gehalten werden.
 - Bei längeren Strecken ist auch die Beförderung von Fahrrädern nach Möglichkeit vorzusehen

- Fahrzeuge müssen attraktiv sein:
 - Ersatzfahrzeuge müssen klimatisiert sein.
 - Bei längeren Reisezeiten sollte eine Toilette vorhanden sein.
 - Fahrzeuge müssen über ausreichend Gepäckablagen verfügen.
 - Für längere Strecken sind Sitzmodelle mit angemessenem Komfort zu wählen.
 - Die Fahrzeuge müssen über Fahrgastinformationssysteme verfügen.

Information über den Fahrplan

- Rechtzeitige Information
 - Erhöhung der Planungsfristen
 - Wenn man Züge über bis zu zwölf Monate im Voraus buchbar macht, muss auch gewährleistet sein, dass zumindest alle planbaren Baustellen zu diesem Zeitpunkt in die Auskunftssysteme eingearbeitet sind. Bei späteren Baustellen sind Fahrgäste sofort zu informieren und es muss Ihnen eine realistische und buchbare Alternative (incl. Fahrräder) angeboten werden.
 - Information im Zug der betroffenen Linie in den Wochen vor der Baustelle, auch durch Anzeigen.
- Konsistente und kompakte Information
 - Online-Auskunft im Internet und in Smartphone-Apps, Fahrplantabellen, Aushänge und Bahnsteiganzeigen müssen konsistent sein und dürfen sich nicht widersprechen. Die Auskünfte müssen dann auch mit der Realität übereinstimmen (keine Züge die plötzlich fahren, aber nirgends auftauchen).
 - Gemeinsame Fahrplantabellen, Plakate, Informationen im Internet, im DB Navigator, ...
 - DB Regio, DB FV, Nicht-DB-EVU, ÖPNV, Aufgabenträger
 - ⇒ Ersatzkonzept aus einem Guss

Informationen im Rahmen der Ersatzverkehre

- Vorabinformation im Zug über den Ersatzverkehr ab einem bestimmten Bahnhof.
- Beschreibung des Weges zur Haltestelle der Ersatzverkehre
 - Der Weg muss in den Auskunftssystemen auffindbar sein:
 - Zeichnung im Fahrplanheft, welches auch online als PDF zur Verfügung gestellt wird
 - Einfache Darstellung direkt von der Website oder der Fahrplan-App aus, kein Durchsuchen von Baufahrplänen
 - Der Weg muss vor Ort deutlich und einfach erkenntlich sein:
 - Am Bahnhof muss eine konsistente Ausschilderung vorhanden sein. Bei langen Wegen in die gleiche Richtung ist die Ausschilderung zur Rückversicherung für den Fahrgast regelmäßig zu wiederholen. Gerade Fußbodenmarkierungen helfen hier sehr.
 - Bei temporär nicht mehr genutzten Bahnsteigen empfiehlt sich deren Absperrung, so dass auch Gewohnheitskunden, die in ihrer Routine den Weg zum Zug nehmen auf die Änderung aufmerksam gemacht werden.
 - An größeren Stationen sind Reisendenlenker einzusetzen
 - Bei kleineren Stationen / Strecken sollten Zugbegleiter (ZuB) bzw. Kundenbetreuer im Nahverkehr (KiN) die Reisenden zum und im SEV begleiten
 - Die Einhaltung der Haltestellen durch die Busunternehmen muss kontrolliert werden

- Beschilderung der Ersatzverkehre
 - Busse müssen klar als (Schienen-) Ersatzverkehr markiert sein
 - Aussagekräftige Beschilderung – vor allem bei mehreren Linien/Richtungen:
 - Nutzung der Zielanzeige (nicht nur A-dorf – B-Stadt – A-dorf)
 - Linieninformation (z.B. Expressbus, RE/RB, ...)
 - Farbcodes für unterschiedliche Linien (z.B. Rot nonstop, Gelb mit wenigen Zwischenhalten, Blau mit Halt überall)
 - Schlecht:
 - Leerfahrt, Dienstfahrt
 - SEV
 - Gut:
 - RB | Schienenersatzverkehr
 - 48 | Leichlingen (ggf. über ...)
- Echtzeitinformationen über und in Ersatzverkehren
 - Ersatzverkehre müssen in den Auskunftssystemen beauskunftet werden.
 - Ersatzbusse müssen die aktuelle Echtzeitinformation (Fahrplanabweichung und Position) in die Auskunftssysteme liefern und dort angezeigt werden.
 - Die Fahrgastinformationssysteme in den Fahrzeugen sind angemessen mit Informationen zum Streckenverlauf, Pünktlichkeit- und Anschlüssen zu bespielen.

Durchführung der Ersatzverkehre

- Einsatz kompetenten Personals
 - Die Busfahrer sollten die Strecke kennen oder zumindest nach vorprogrammiertem Navigationssystem fahren. Ein Navigationssystem muss zur Unterstützung unter anderem auch zur Bewältigung von Stausituationen vorhanden sein.
 - Halte (ganze Orte) dürfen nicht nur deswegen ausgelassen werden, weil im Fahrzeug nicht die „Halt“ Taste gedrückt wurde – eventuell wartende Fahrgäste werden zurückgelassen.
 - Wenn keine Zugbegleiter im Bus sind, sollte der Fahrer, so er Fahrscheine verkauft, ein Grundkenntnis des Tarifs haben – ein Tarif sollte dabei immer nur so komplex sein, dass die eigenen Fahrer ihn verstehen.
- Personal beim Umstieg Ersatz-Bus <> Bahn
 - Zugbegleiter sollten möglichst auch umsteigen und im Bus mitfahren, gerade bei Stau können so die Fahrgäste über alternative Möglichkeiten der Weiterfahrt informiert werden. So wird auch der Übergang sichergestellt, da der Bus erst abfahren kann, wenn der Zugbegleiter gewechselt hat.
 - Ist dies nicht möglich sollten die Zugbegleiter am vorübergehenden Endbahnhof auf den Bahnhofsvorplatz gehen und von dort die Fahrgäste zu den Bussen geleiten bzw. auf diese warten. So wird die Abfahrt des Zuges erst nach Ankunft des Busses sichergestellt.
 - An den ersten Tagen einer Ersatzverkehrs-Maßnahme sollte Personal an den Zwischenhalten kurz auf den Bahnsteig schauen, ob dort Reisende stehen, die noch nicht informiert sind.

SEV in Bayern – Bericht zur Lage und Lösungsansätze

Statement von Bärbel Fuchs (BEG Gf.)

Der Schienenersatzverkehr – kurz: SEV – wird auch für das Bahnland Bayern immer wichtiger. Der desolate Zustand der Infrastruktur der Bahn und deswegen immer mehr Baumaßnahmen machen immer mehr Ersatzverkehre nötig – in einem bislang nicht dagewesenen Umfang. Der Bedarf an SEV-Leistungen wird durch die bevorstehende Sanierung der Hochleistungskorridore sogar nochmals enorm erhöht. Dabei gibt es schon große Probleme bei der Bereitstellung der Ersatzverkehre, im Wesentlichen zurückzuführen auf einen Mangel an verfügbaren Busfahrern und Bussen. Die Folge: Ersatzverkehre sind oft unzuverlässig, besonders bei kurzfristigen Störungen oder geplanten Bauarbeiten mit einem hohen SEV-Bedarf. Es stellt sich künftig also immer drängender die Frage: Kann es den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die den SEV zu leisten haben, überhaupt gelingen, die hohen Anforderungen der BEG an die Qualität des SEV zu erfüllen? Umso wichtiger ist es, dass der Infrastrukturbetreiber – die Deutsche Bahn – seiner Verpflichtung nachkommt und die Infrastruktur so instand hält, dass sich die Zahl der SEV-Maßnahmen wieder auf ein stemmbares Maß reduziert.

Die – eben meist infrastrukturbedingten – Ersatzverkehre führen für die EVU und den Freistaat Bayern zu spürbar steigenden Kosten sowie zu einem erheblichen organisatorischen und personellen Mehraufwand: Die immer häufigeren Ersatzkonzepte müssen nicht nur bezahlt, sondern auch erstellt und abgestimmt werden.

Um die Organisation des SEV effizienter zu gestalten, hat die BEG eine elektronische Plattform eingeführt, die bereits bei der S-Bahn München erfolgreich eingesetzt wird. Künftig soll die Plattform auch im Regionalverkehr genutzt werden. Dennoch bleibt die Lage insbesondere mit Blick auf die geplante Sanierung der Hochleistungskorridore kritisch: Mehrmonatige Streckensperrungen werden den SEV-Bedarf massiv erhöhen und den Organisationsaufwand und die Kosten weiter steigen lassen.

Zu den Kosten: Ein zentrales Problem stellt die Kostenverteilung dar. Diese Verteilung ist ungerecht. Trotz der eindeutigen Verantwortung der Infrastrukturbetreiber für eine funktionierende Schieneninfrastruktur müssen derzeit die EVU und der Freistaat Bayern für die SEV-Kosten aufkommen. Unabhängig davon, wer den Zugausfall verursacht hat. Dieses Finanzierungsmodell ignoriert das Verursacherprinzip und belastet die EVU und den Freistaat Bayern einseitig.

SEV-Finanzierung nach dem Verursacherprinzip

Zwar hat die BEG bereits auf die steigenden Kosten reagiert und die SEV-Finanzierung in neuen Verkehrsverträgen angepasst – letztendlich dahingehend, dass höhere Kosten eingepreist sind. Das kann aber nur das wesentliche Grundproblem für die EVU abmildern, übt jedoch keinen Druck auf die DB und ihre Infrastruktur aus. Deshalb fordern wir bei der Finanzierung der SEV-Leistungen eine konsequente Anwendung des Verursacherprinzips: Die Infrastrukturbetreiber müssen für den SEV einschließlich Planung und Organisation aufkommen, wenn Zugausfälle auf ihre Verantwortung zurückzuführen sind. Es kann nicht sein, dass die EVU und der Freistaat diese Belastung alleine tragen müssen, wenn der Infrastrukturbetreiber seine Kernaufgabe – die Bereitstellung einer zuverlässigen Infrastruktur – nicht erfüllt.

Die bislang – auch nur teilweise in Aussicht gestellte – Kostenübernahme des Bundes bei der Sanierung der Hochleistungskorridore darf nur der erste Schritt bleiben. Sie ist bei Weitem nicht ausreichend. Die SEV-Finanzierung muss grundsätzlich reformiert werden. Die EVU sollten nur dann für die SEV-Kosten aufkommen müssen, wenn sie selbst für den Zugausfall verantwortlich sind, beispielsweise bei Fahrzeugproblemen oder Personalmangel. Nur so kann ein gerechtes und nachhaltiges Finanzierungsmodell geschaffen werden, das die tatsächlichen Verursacher in die Pflicht nimmt.



LBO e. V. · Georg-Brauchle-Ring 91 · 80992 München
Herrn Vorsitzenden
Jürgen Baumgärtner MdL
Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr

Per Mail an:
buero-bauausschuss@bayern.landtag.de

Stephan Rabl
Geschäftsführer

Landesverband Bayerischer
Omnibusunternehmen e. V.
Georg-Brauchle-Ring 91
80992 München

Telefon (089) 12 11 50 3
Telefax (089) 12 11 50 50

E-Mail rabl@lbo-online.de
Internet www.lbo-online.de

München, den 31. Januar 2025

Statement anlässlich des Fachgesprächs „Verbesserung der Qualität von Schienenersatzverkehren“ am 18.02.2025 des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

für die Einladung stellvertretend für die knapp 1.000 kleinen und mittelständischen, meist familiengeführten Omnibusunternehmen in Bayern als Sachverständiger an dem Fachgespräch teilnehmen zu dürfen, bedanke ich mich.

Gern nehme ich zu den von Ihnen aufgeworfenen Fragen – soweit es mir als Vertreter der mittelständischen Busunternehmen möglich ist – Stellung und erlaube mir diese, um aus meiner Sicht weitere wichtige Aspekte zu ergänzen.

- *Wie werden Schienenersatzverkehre derzeit organisiert und finanziert?*

Soweit bekannt, werden kurzfristig notwendige (lokale) Schienenersatzverkehre (SEV), sofern sie nicht inhouse bewerkstelligt werden können, überwiegend klassisch analog durch telefonische u./o. Mailanfragen bei Busunternehmen angefragt. Dies funktioniert in der Regel zwar ausreichend gut, entspricht aber nicht dem allgemeinen Wunsch nach Entbürokratisierung, Digitalisierung und letztlich Transparenz. Insofern sollte geprüft werden, ob die Schaffung einer zentralen digitalen Plattform, wie



Präsidentin:
Dr. Ing. Sandra Schnarrenberger
Geschäftsführer:
Stephan Rabl

Vereinsregister:
Amtsgericht München
VR 4213

HypoVereinsbank München
Konto-Nr.: 58 03 71 60 66 - BLZ: 700 202 70
IBAN DE65 7002 0270 5803 7160 66 - BIC HYVEDEMMXXX
USt-ID: DE 129512679 - Steuernummer: 143/236/50250

sie vor einigen Jahren gemeinsam von BEG und DB Regio Bus für SEV im Münchner S-Bahn-Netz geschaffen wurde, bayernweit forciert wird. Voraussetzung einer solchen Plattform muss jedoch sein, dass sie a) unbürokratisch und für KMU händelbar ist und b) alle erforderlichen Maßnahmen ergriffen werden, die eine diskriminierungsfreie Vergabe sicherstellen. Der LBO steht für eine vertiefende Diskussion hierzu jederzeit zur Verfügung.

Langdauernde und großflächige SEV sollten grundsätzlich nicht nur mit möglichst langem Vorlauf angekündigt, sondern die Details auch frühzeitig lokalen, mittelständischen Verkehrsunternehmen vorgestellt werden. So würde sichergestellt, dass von ihnen alle erforderlichen Vorbereitungen (z.B. Fahrzeugbeschaffung, Personalgewinnung) und Maßnahmen ergriffen werden können, um sich für die Durchführung der Leistung (ggf. als Bietergemeinschaft) zu bewerben oder sich an ihr als Subunternehmer zu beteiligen.

- *Welche Auswirkungen auf Schienenersatzverkehre hat die Generalsanierung der DB-Hochleistungskorridore?*

Aus Sicht des LBO ist davon auszugehen, dass die Sanierung der Hochleistungskorridore, sofern für jeden Korridor mit dem dauerhaften Einsatz von mehreren hundert Busfahrerinnen und Busfahrern zu rechnen ist, zu einer spürbaren und entsprechend langfristigen Bindung von Personal – auch über die jeweilige Region hinaus – führen wird. Ein kurzfristiges Ersetzen oder Aufstocken ist nicht zuletzt aufgrund der äußeren Umstände (Ausbildung, Zulassung von Führerscheinen aus Drittstaaten, etc.) nicht zu erwarten.

Dementsprechend muss davon ausgegangen werden, dass die Verfügbarkeit von (insbesondere kurzfristig) verfügbaren SEV-Kapazitäten an anderer Stelle vorübergehend eingeschränkt sein wird.

- *Wie kann hochwertiger straßengebundener Ersatz von Schienenpersonennahverkehren gewährleistet werden?*

Elementar wichtig für jede Form des öffentlichen Verkehrs ist qualifiziertes, nach den Maßgaben der jeweils greifenden Tarifverträge bezahltes und vor allem ortskundiges Personal. Betrachtet man die in der Vergangenheit aufgetretenen und öffentlichkeitswirksam diskutierten Probleme bei SEV, so waren diese meist auf ortsunkundiges Personal und damit mangelhafte Bedienung (Verspätungen, nicht bediente Haltestellen, etc.) zurückzuführen.

Ebenfalls wichtig, aber erst nachgelagert sind aus LBO-Sicht Qualität und Ausstattung der genutzten Fahrzeuge zu nennen. Diese sollten sich grundsätzlich an den konkreten Erfordernissen bzw. daran orientieren, um welchen Ersatzverkehr es sich handelt. Nicht jede aus Fahrgastsicht wünschenswerte

Ausstattung (Toilette, USB-Anschluss, etc.) ist in jedem Einzelfall notwendig und darstellbar. Letztlich müssen qualitative Vorgaben an die Fahrzeuge direkt korrespondieren mit den Laufzeiten der SEV. Je länger die Laufzeit, desto mehr Investitionen in Beschaffung und Ausrüstung sind möglich. Ziel sollte immer sein, dass lokal verwurzelte, ortskundige Unternehmen mit ihren Bestandsfahrzeugen anbieten können. Nicht zwingende Qualitäts- u./o. Neufahrzeugsvorgaben können vielfach von KMU nicht 1:1 umgesetzt werden und führen somit zu verzichtbaren Kostensteigerungen.

Ganz allgemein sollte im Rahmen des rechtlich zulässigen auf europaweite Ausschreibungen großer SEV verzichtet und stattdessen auf Bietergemeinschaften mittelständischer Verkehrsunternehmen zurückgegriffen oder im Rahmen einer Inhouse-Vergabe mit kleinen lokalen Partnern zusammengearbeitet werden. Das Ziel, immer ein hohes Maß der Wertschöpfungskette vor Ort zu erhalten, sollte im Fokus stehen.

- *Welche Kosten verursacht ein solcher Schienenersatzverkehr?*

Zu den unmittelbaren Kosten ist es dem LBO nicht möglich belastbare Aussagen zu treffen. Allerdings können die Kosten in der Regel anhand einer großen Anzahl bereits durchgeführter SEV mit jeweils vergleichbarer Kilometerleistung und Einsatzstunden prognostiziert werden. Hinsichtlich relevanter und u. U. vermeidbarer Kostenblöcke (Neufahrzeugbeschaffung o.ä) sei auf die vorhergehende Frage verwiesen.

Allgemein ist bei der Frage nach den Kosten darauf hinzuweisen, dass in Bayern flächendeckend und ausnahmslos Tarifverträge zur Anwendung kommen müssen (LBO-Lohntarif z.B. ist allgemeinverbindlich). Ausschreibungen von SEV-Leistungen dürfen grundsätzlich nicht nach unten davon abweichen (z.B. Mindestlohn) und sollten stets einen klaren Bezug auf die erforderliche Tariftreue enthalten. Ortskundiges, nach Tarif bezahltes Fahrpersonal ist die beste Versicherung für einen guten, pünktlichen und v.a. sicheren SEV!

Nicht außer Acht gelassen werden bei der Bewertung der Kosten von Schienenersatzverkehren sollten etwaige „Kanibalisierungseffekte“ mit anderen Verkehren (z.B. aÖPNV, Schülerverkehr). So ist erfahrungsgemäß davon auszugehen, dass längerfristige und größere Schienenersatzverkehre aufgrund der naturgemäß begrenzten Verfügbarkeit von Personal und Fahrzeugen zu steigenden Preisen an anderer Stelle führen. In Gänze lässt sich dieses Problem zwar nicht lösen, jedoch gibt es aus LBO-Sicht zwei Maßnahmen, die dem entgegenwirken können:

1. Vergabe der SEV-Leistungen in mittelstandsfreundlichen Größen an lokale Verkehrsunternehmen.
So wird gewährleistet, dass SEV auf der einen und ÖPNV sowie Schülerverkehr auf der anderen

Seite weitestgehend und auf Basis verfügbarer Kapazitäten aufeinander abgestimmt werden.

Demgegenüber können Vergaben in großen Losen an überörtliche Unternehmen zur Abwerbung lokaler Fahrerinnen und Fahrer zulasten der lokalen Verkehrsunternehmen führen.

2. Der Beruf des Busfahrers / der Busfahrerinnen ist qua Definition ein Engpassberuf. Ein (politisches) Haupthindernis für mehr Personal sind die in Deutschland im europäischen Vergleich einzigartig hohen Kosten für den Erwerb der Fahrerlaubnis. Würde der Gesetzgeber an dieser Stelle tätig und die von den Branchenverbänden vorgelegten Reformen umsetzen, würden die individuellen Kosten der Ausbildung dramatisch sinken und die Ausbildung und Anstellung z.B. auch von Teilzeitpersonal deutlich erleichtert werden.

- *Wie sieht eine sachgerechte Kostenbeteiligung aus?*

Abschließend möchte der LBO als Vertreter des bayerischen Busgewerbes einen „SEV-Pakt“ zwischen Politik, DB Regio Bus Bayern sowie LBO vorschlagen. Ein derartiger, breit getragener Pakt könnte gewährleisten, dass gerade die in den nächsten Jahren hohen Auftragsvolumina der DB Regio Bus und gleichermaßen dem bayerischen Mittelstand zugänglich werden.

Mit freundlichen Grüßen

Stephan Rabl



Verbesserung der Qualität von Schienen- ersatzverkehren (SEV)

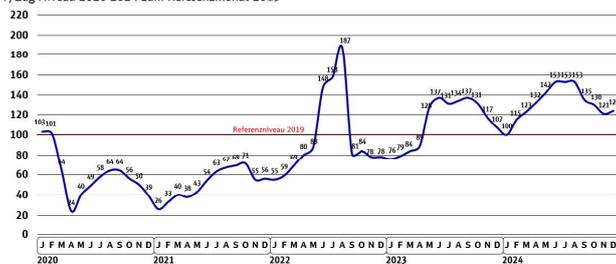
18.02.2025 | München



Deutschlandticket und marode Infrastruktur mit einhergehender Bauexplosion verändern Rahmenbedingungen für SEV gravierend

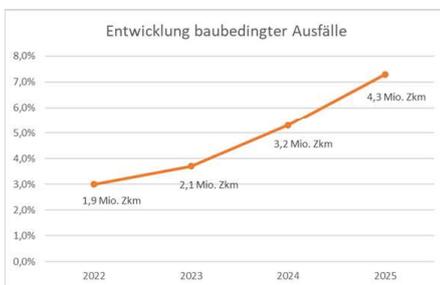


P/Zug-Niveau 2020-2024 zum Referenzmonat 2019



Nachfrage monatlich im Vergleich zum Referenzniveau des jeweiligen Monats 2019 (=100). Mit Einführung des Deutschlandtickets stieg die Nachfrage in den Netzen Regio Bayerns sprunghaft an. Im Schnitt liegt sie bisher 39 Prozentpunkte über dem 2019er Niveau. Tendenz stark steigend.

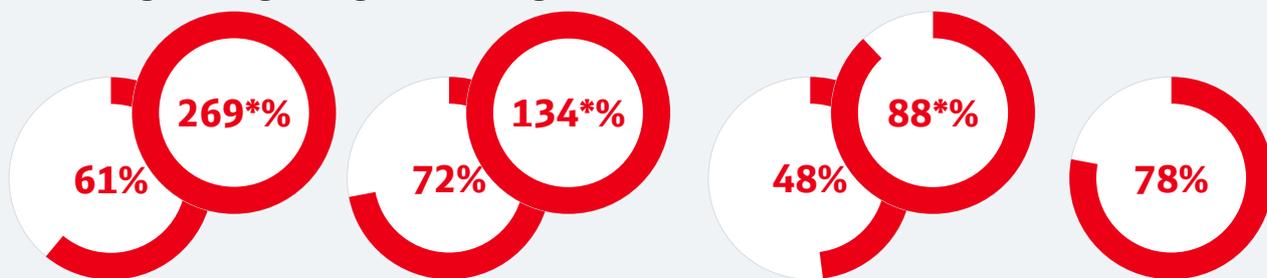
- Die Einführung des **Deutschlandtickets** führt zu eklatanten Nachfragesteigerungen
- Die marode Infrastruktur ruft ein immenses, nie dagewesenes **Bauvolumen** hervor
- Die Nachfrage übersteigt das Angebot und führt zu **Kapazitätsengpässen** und **enormen Preissteigerungen im SEV**
- Die anstehenden **Generalsanierungen von Hochleistungskorridoren** haben voraussichtlich nur **bedingt Einfluss** auf diese Entwicklung, da eigens neue Fahrzeuge beschafft werden und es sich überwiegend um ein anderes Fahrerklientel handeln dürfte



Entwicklung baubedingter Ausfallkilometer 2022 bis 2025 anteilig am jeweiligen Gesamt-Zugkilometervolumen von DB Regio Bayern plus Ausfallkilometer in Mio. Zkm.

Aktueller Stand 2024

Massive Mengensteigerungen im Vergleich zu 2022



Um 61% Steigerung Anzahl Baustellen

72% Steigerung der Zugbetroffenheiten

+ 48% Baustellentage (Hochrechnung)

78% der großen Maßnahmen (mit SEV) verfristet

Neben der Mengensteigerung kommt die mangelnde Fristeinhaltung erschwerend hinzu. Im Mittel ist eine Baumaßnahme mit ca. 80 Tagen Verspätung in unseren Systemen (Übergabe DB InfraGo), in der Spitze bis zu 150 Tagen (bei einer Soll-Vorlaufzeit von 168 Tagen).

*Hochrechnungen für 2025 auf Basis bekannter Daten/Prämissen

Die bisherige Organisation und Finanzierung von Schienenersatzverkehren stößt an ihre Grenzen



Verkehrsverträge zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und BEG sehen **unterschiedliche Vergütungsmodelle** für Schienenersatzverkehre vor und **legen die Quantität und Qualität** des SEV detailliert **fest**. Die EVUs wieder beauftragen Busunternehmen zur Leistungserbringung (u.a. DB Regio Bus)

- Der in den Verkehrsverträgen (insb. bei Altverträgen) geregelte **Ausgleich für Schienenersatzverkehre** ist **strukturell und systematisch stark defizitär** und deckt die tatsächlichen Kosten für den SEV bei weitem nicht. Es fehlen allein im Referenzjahr 2022 zu einer auskömmlichen Vergütung der SEV- und Remanenzkosten 21 Mio. Euro nur bei DB Regio Bayern.
- Der **Ausblick** auf die nächsten Jahre: Die Bautätigkeit auf dem Schienennetz nimmt weiter zu und verbleibt über Jahre hinweg auf sehr hohem Niveau. Die durch das Deutschlandticket ausgelöste Nachfrage wird mindestens bleiben, wenn nicht weiter steigen. Das führt zu einer weiteren **Verschärfung der Unterdeckung**, die damit kontinuierlich zu Lasten der EVU anwächst.

Grundlegende vertragliche Anpassungen zur sachgerechten Kostenbeteiligung erforderlich



- Die **explodierenden SEV-Kosten** stellen das **größte wirtschaftliche Defizit** für DB Regio dar. Baustellen- und infrastrukturbedingte Pönalen wegen Unpünktlichkeit und Zugausfällen folgen. Für eine sachgerechte Kostenbeteiligung müssen **grundlegende vertragliche Anpassungen der Vergütungsmodelle bereits in Bestandsverträgen** erfolgen, die die veränderten Rahmenbedingungen sachgerecht abbilden.
- Für eine **Erhöhung der Qualität von SEV gegenüber dem Status Quo** entstehen **weitere Kosten**, die zusätzlich finanziert werden müssten.



Vielen Dank





Allersberg (Kraibitz)

Qualität des München-Nürnberg- Express (RE1)

18.02.2025 | München

Agenda

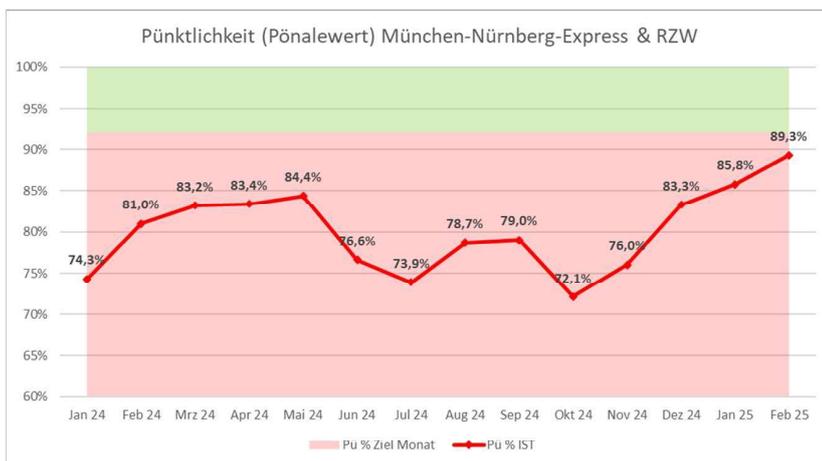


- 1. Pünktlichkeit 2024**
- 2. Kurzfristige Zugausfälle 2024**
- 3. Fahrzeugverfügbarkeit 2024 und
Ausblick**
- 4. Maßnahmen DB Regio zur
Verbesserung der Qualität**



1. Pünktlichkeit 2024

Die Pünktlichkeit 2024 wurde maßgeblich durch die Infrastruktur (Störungen & Bau) und die hohe Streckenauslastung beeinflusst



Folgende Verspätungsursachen waren 2024 maßgeblich für die Pünktlichkeit verantwortlich.

- 35,1% aufgrund von Infrastruktur/ Technik
- 23,2% aufgrund von Fahrzeugen
- 12,5 aufgrund von externen Ereignissen
- 8,1% aufgrund von Bau

Verspätungsursachen Jan 2025:

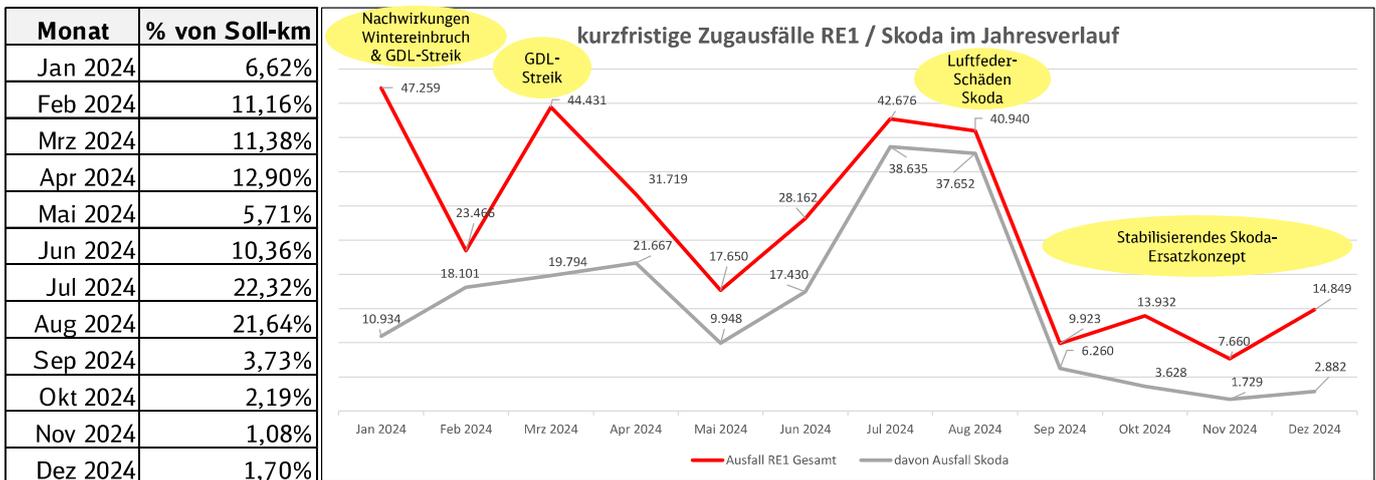
- 36,2% aufgrund von Infrastruktur/ Technik
- 17,7% aufgrund von Fahrzeugen
- 12,8 aufgrund von externen Ereignissen
- 11,4% aufgrund von Bau

Diese führen wiederum zu hohen Zugfolgeverspätungen u.a. aufgrund der sehr hohen Streckenauslastung (insb. RE1)



2. Kurzfristige Zugausfälle 2024

Kurzfristige Zugausfälle RE1 / Skoda im Jahresverlauf 2024 mit abnehmender Tendenz insb. im 4. Quartal



- Im Januar wirkten die Streiks der GDL und der Wintereinbruch vom Dez 23, im April erneut die Streiks der GDL
- Seit 07.10.24 verkehrt der RE1 nur noch mit zwei Skoda-Umlaufträgen, was zur Stabilisierung des RE1 beitrug



3. Fahrzeugverfügbarkeit 2024 und Ausblick

Fahrzeugverfügbarkeit 2024 und Ausblick



- **Exotische Kleinstflotte (6 Garnituren)** mit sehr **speziellen Anforderungen zum Einsatz auf der Schnellfahrstrecke** (Begegnungsgeschwindigkeit und Druckdichtigkeit und -festigkeit)
- **Fahrzeugbedarf RE 1:** 4 Garnituren (=2 Reserve)
- **Volatile Verfügbarkeit** in 2024 mit zunehmender **Stabilisierung im 4. Quartal**
- **Ersatzkonzepte zur Stabilisierung der Verkehre:**
 - Jan-Okt 2024: Bedarf Mo-Fr 3 Skoda, Sa+So 2 Skoda
 - Okt-Dez 2024: Bedarf Mo-So 2 Skoda
 - Seit Dez 2024: Bedarf Mo-So 2 Skoda + 1 IC-Garnitur
- Ab 12/2028 Einsatz von 7 **Neufahrzeugen** im Rahmen der Vergabe **Isar-Noris-Altmühl** → Skoda-Restbuchwert in Höhe von ca. 65 Mio. €
- Anschließend **Abstellung der Skoda-Flotte** → technisch nicht mehr ohne weitere größere technische Investitionen betreibbar





3. Maßnahmen DB Regio zur Verbesserung der Qualität

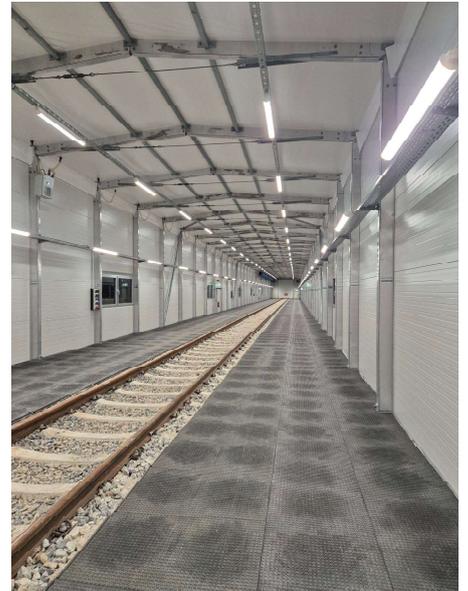
Maßnahmenpaket DB Regio zur Verbesserung der Skoda-Verfügbarkeit mit Volumen von 5 Mio. Euro



- **Ergänzung der Flotte:** Seit 15.12.2024 Einsatz einer IC-Garnitur (nach umfangreichem Refresh & Revision) mit Lok BR 101 zur Ergänzung der Flotte und Stabilisierung des Verkehrs
- **„Skoda-Kümmerer“:** Besetzung zwei zusätzlicher Overheadstellen im Bereich Flottenmanagement und Instandhaltung zur Stabilisierung der Verfügbarkeit
- **Steuerungsmeister Nachtschicht:** Besetzung eines zusätzlichen Steuerungsmeisters in der Instandhaltung zur Aufsicht und Begleitung der Skoda-Arbeiten in den Nachtschichten
- **Errichtung einer Leichtbauhalle:** Erhöhung der Infrastrukturkapazität und Abarbeitung vorhandener Fahrzeugmängel
- **Ergänzende Wartungskapazitäten:** Bestellung einer Servicestelle der Firma Skoda mit dem expliziten Ziel die Verfügbarkeitsprobleme kurzfristig und nachhaltig anzugehen



Leichtbauhalle in München Pasing zur Vergrößerung der Infrastrukturkapazität seit Januar 2025 in Betrieb



Weitere Maßnahmen DB Regio zur Verbesserung der Skoda-Fahrzeugverfügbarkeit



- **Taskforce mit TOP-Management Skoda + DB Regio:** Einrichtung zur Reduzierung der Langsteher-Fahrzeuge; hierbei findet u. a. ein wöchentlicher Termin mit Skoda statt, bei welchem jedes einzelne Skoda-Fahrzeug betrachtet und der Fortschritt bei der Abarbeitung der Mängel gemonitort wird
- **Fokus Personalrekrutierung Handwerker Pasing:** Instandhaltungsstandort München-Pasing wurde als einer der drei Top-Fokusstandorte bei DB Regio festgelegt; Trendwende ist gelungen: Von -20 VzP Anfang 2024 auf ausgeglichenen Personalbestand im Januar 2025
- **Optimierung der Instandhaltungs-Regelwerke der Skoda-Fahrzeuge:** Priorisierung in der zentralen Bauartverantwortung -> stillagenorientierte Instandhaltung für Lok und Wagen für bessere Verfügbarkeit
- Durchführung von **Revisionen und Qualitätsverbesserung gemeinsam mit Skoda an der Gesamtflotte** ab Sommer 2025 bis 2027 mit positiver Wirkung auf Stabilität und Mängelbearbeitung nach Rückkehr der Fahrzeuge

Ab 07.04.25 verkehrt der RE 1 wieder mit drei Skoda-Umlauftagen, so dass der Regelfahrplan umgesetzt werden kann.

Vielen Dank



Leistungsdaten RE1: Ausfallkilometer gegenüber Tagesfahrplan



Monat	Soll-km RE1	Ausfall RE1 Gesamt	davon Ausfall Skoda	Anteil an Soll-km
Jan 2024	165.227	47.259	10.934	6,62%
Feb 2024	162.180	23.466	18.101	11,16%
Mrz 2024	173.978	44.431	19.794	11,38%
Apr 2024	167.997	31.719	21.667	12,90%
Mai 2024	174.160	17.650	9.948	5,71%
Jun 2024	168.170	28.162	17.430	10,36%
Jul 2024	173.128	42.676	38.635	22,32%
Aug 2024	173.986	40.940	37.652	21,64%
Sep 2024	167.826	9.923	6.260	3,73%
Okt 2024	165.989	13.932	3.628	2,19%
Nov 2024	160.840	7.660	1.729	1,08%
Dez 2024	169.276	14.849	2.882	1,70%

- Darstellung zeigt die **kurzfristigen Ausfall-km** gegenüber dem **Tagesfahrplan** und somit dem **Ersatzkonzept** auf dem RE 1
- Gegenüber dem **Verkehrsvertrag** fallen **mehr** Ausfall-km an, die aufgrund des Ersatzkonzepts (führt zur Stabilisierung und zu mehr Planbarkeit für die Reisenden) **hier nicht dargestellt sind**



**SITZUNG DES AUSSCHUSSES FÜR WOHNEN, BAU UND VERKEHR
AM DIENSTAG, 18. FEBRUAR 2025 IM BAYERISCHEN LANDTAG**

TOP III
INFORMATIONEN ZUR QUALITÄT DES MÜNCHEN-NÜRNBERG-EXPRESSES

BEITRAG:
JAN CHRISTOPH HARDER, PRESIDENT REGION WEST, NORTH & ROW

ŠKODA GROUP



10,002
Mitarbeiter (31/12/2023)



7
Produktionsstätten



30+
Nationalitäten



165+
Jahre Geschichte



1,382 EURm
Umsatz in 2023



85 EURm
R&D Investitionen im 2023



PPF GROUP
Aktionär

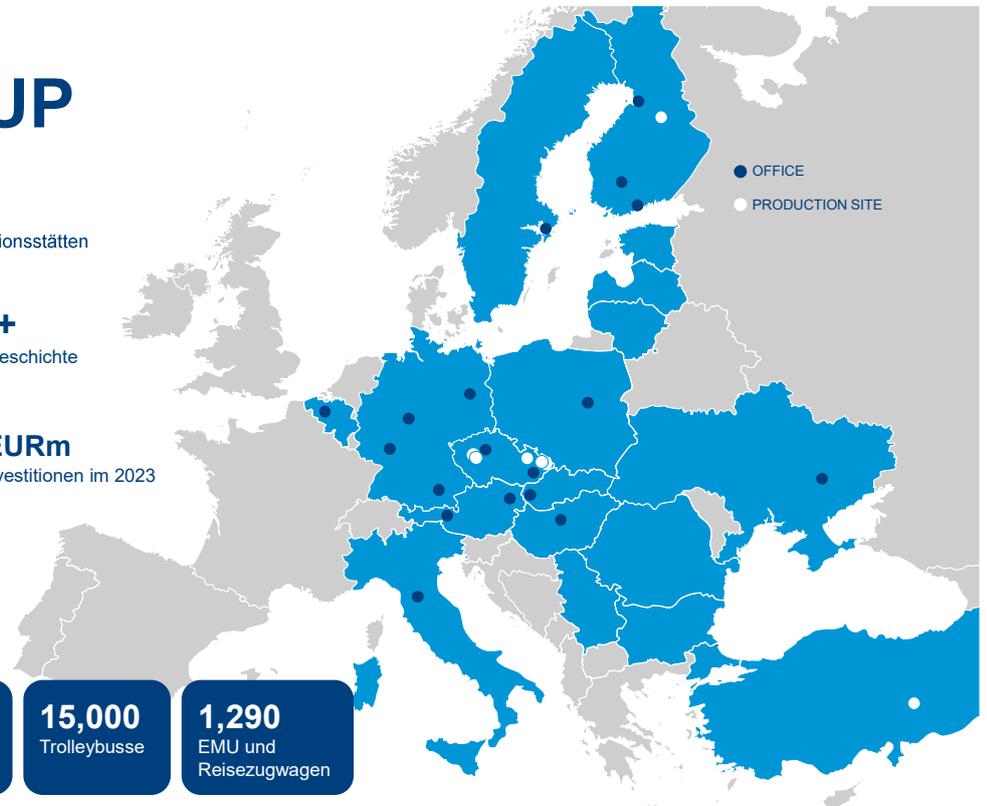
> 5,500
elektrische
Lokomotiven

837
Metro
Wagen

> 1,100
Niederflur
Trams

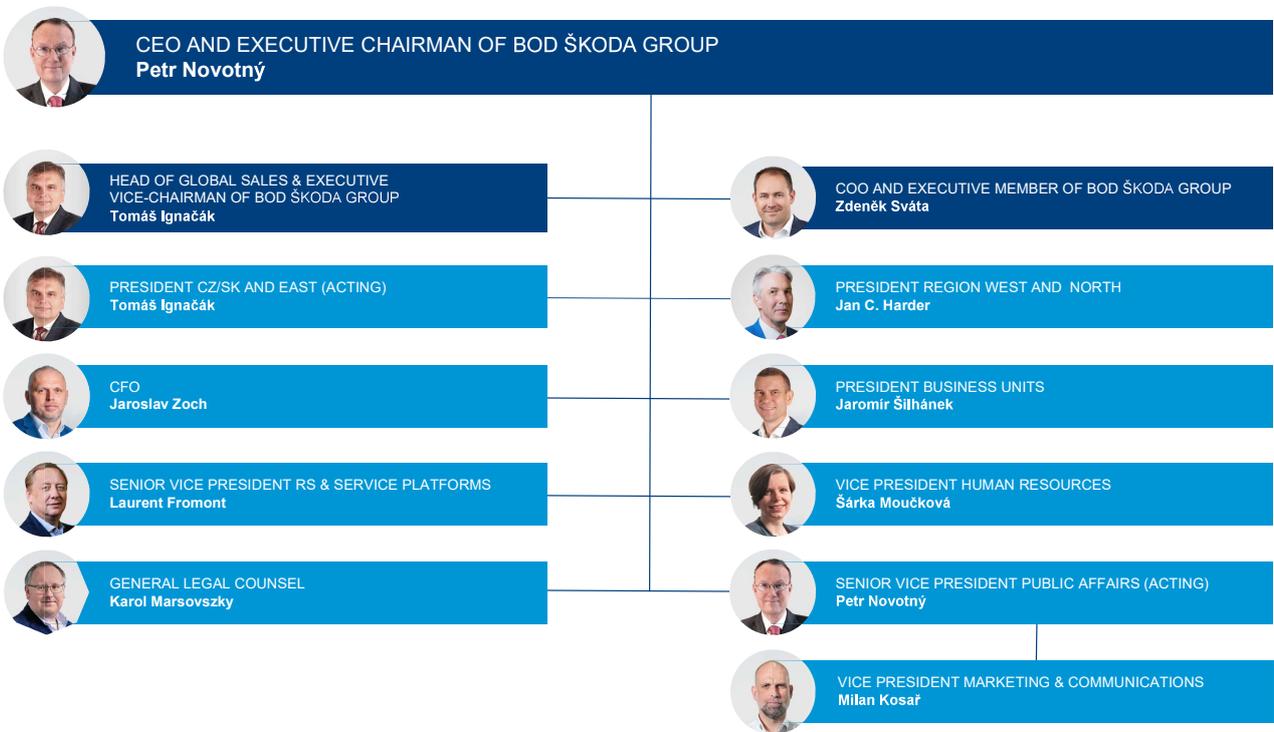
15,000
Trolleybusse

1,290
EMU und
Reisezugwagen



*In progress: South Korea and India

This item is classified as Internal. It was created by and is in the property of the relevant company of the Skoda Group. Do not share outside of the Skoda Group.



PORTFOLIO



This item is classified as Internal. It was created by and is in the property of the relevant company of the Skoda Group. Do not share outside of the Skoda Group.

REGIONAL- UND FERNVERKEHR

SINGLE-DECK EMU / DOUBLE-DECK EMU / BATTERY EMU / PUSH-PULL TRAINSETS / PASSENGER COACHES / SLEEPING COACHES



double-deck sleeping coaches Finland



double-deck push-pull trainset Germany



single-deck EMU South Moravia



double-deck EMU new generation



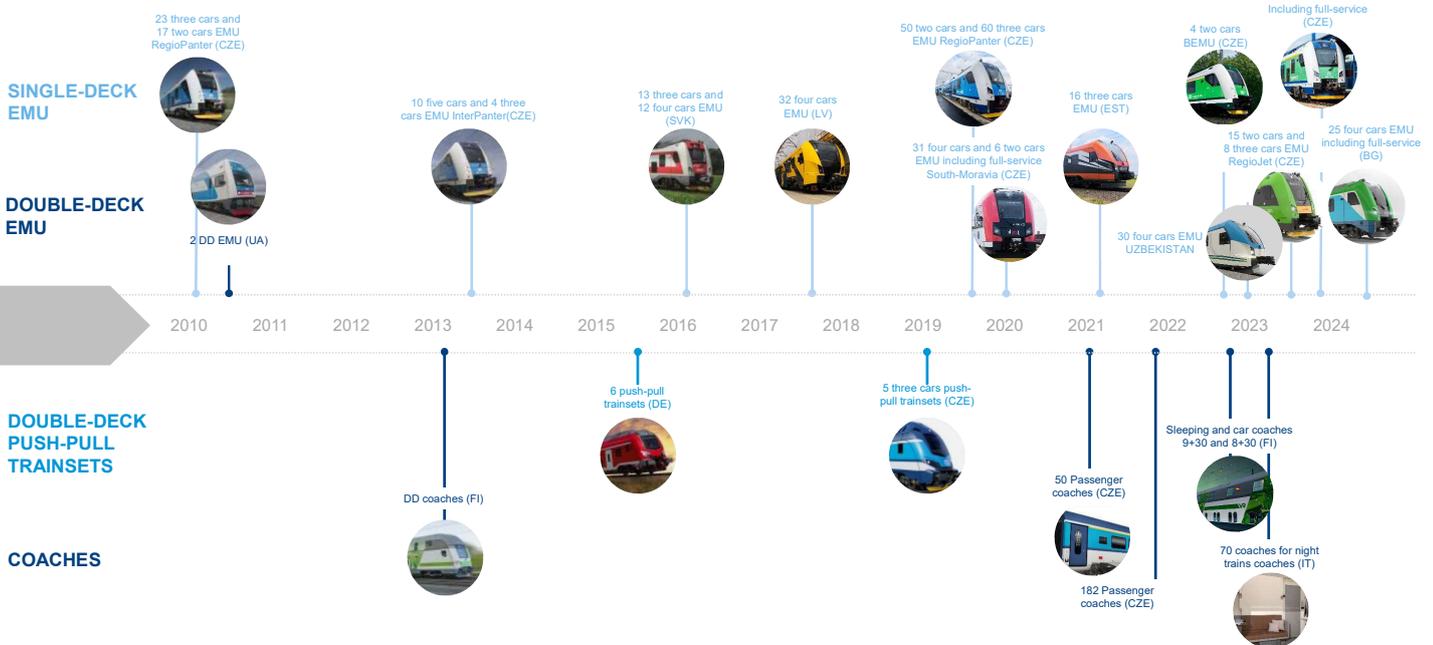
battery EMU



double-deck EMU City Elefant

This item is classified as Internal. It was created by and is in the property of the relevant company of the Skoda Group. Do not share outside of the Skoda Group.

SCHIENENFAHRZEUGPROJEKTE ÜBER DIE ZEIT



This item is classified as Internal. It was created by and is in the property of the relevant company of the Skoda Group. Do not share outside of the Skoda Group.

ÜBERSICHT „VOLLBAHN“ – ERFOLGE 2024

- | **Škoda 16Ev (4-teilige EMU):** für JSC Pasažieru Vilciens in **Lettland**; erfolgreiche Aufnahme des Passagierbetriebs zu Beginn 2024, Insgesamt wurden 32 4-teilige EMU-Fahrzeuge bestellt.
- | **Škoda 21Ev (3-teilige EMU):** für Elron die allererste Einheit ging bereits im Juni 24 nach **Estland**, Insgesamt wurden 16 3-teilige EMU-Fahrzeuge bestellt.
- | **Škoda 20Ev (RegioPanter):** weitere 60 RegioPanter wurden in **Tschechien** bestellt, insgesamt **haben wir mehr als 300 Fahrzeuge** geliefert. Im Mai 24 hatte auch der neue RegioPanter in PID-Farben seine feierliche Premiere.
- | **Reisezugwagen:** In einem Konsortium mit Siemens Mobility liefern wir hochmoderne ComfortJet-Züge für Fernstrecken in **Deutschland, Österreich und Slowakei** (insgesamt 182).
- | In **Bulgarien** wurden 20 *4-teilige Regio Panter* (zusätzliche 5 als Option) bestellt. Die Fahrzeuge sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausgelegt und werden mit ETCS-Level 2 ausgerüstet. Full-Service Agreement inklusive.
- | Auch Erfolge bei RegioJet (privater Betreiber) - 23 neue SD EMU in **Tschechien** (3- und 2-teilige RegioPanter mit ETCS).
- | 4 Škoda **BEMU** (2-teilige RegioPanter) starten im Dezember in **Tschechien** in den Passagierbetrieb. Zusätzliche 15 **BEMU** wurden seitens der ČD bestellt.



BESCHAFFUNG VON KLEINFLOTTEN GERINGE DESIGN UND PRODUKTIONSEFFIZIENZ

- Bei großen Flottenaufträgen können Hersteller **Produktionsprozesse** optimieren, was zu niedrigeren Stück- / Herstellkosten aufgrund der industriellen Lernkurve führt. Bei kleinen Aufträgen ist die Einrichtung von Produktionslinien weniger kosteneffizient.
- Bei kleinen Aufträgen müssen die Kosten für **Design und Entwicklung** auf weniger Einheiten verteilt werden, was den Stückpreis erhöht.
- **Zulassung und Tests** sind teuer und anspruchsvoll und werden bei kleinen Flotten auf weniger Fahrzeuge verteilt.
- **Beschaffung von Komponenten:** Der Kauf von Komponenten in kleineren Stückzahlen führt in der Regel zu höheren Preisen bei den Lieferanten.
- **Priorisierung bei Lieferanten:** Kleinere Aufträge erhalten bei den Komponentenlieferanten eine geringere Priorität, was zu längeren Vorlaufzeiten und schlechteren vertraglichen Bedingungen führt.



BESCHAFFUNG VON KLEINFLOTTEN GERINGE SERVICE UND BETRIEBSEFFIZIENZ



- Aufgrung geringerer Ersatzteilbedarfe ist deren Beschaffung kostenintensiver.
- Wartungswerkstätten, die unterschiedliche Zugtypen handhaben, fokussieren in Spitzenbelastungszeiten ihre Kapazitäten und Qualifikationen auf den größeren Flottenbestand, dies beeinflusst unter Umständen die Verfügbarkeit kleinerer Flotten.
- Wartungswerkstätten benötigen mit kleinen Flotten eine längere Betriebseinsatzzeit, um in gleichem Maß Erfahrung zu sammeln, was die Komplexität der Instandhaltung erhöht.
- Bei kleinen Flotten ist eine Industrialisierung der Instandhaltung schwer möglich und erschwert unter Umständen örtliche standardisierte Betriebsabläufe
- Die Effizienz bei kleinen Flotten ist schwieriger zu erreichen weil spezifisch geschultes Personal, Infrastruktur und Material benötigt werden.
- Kosten für Spezialwerkzeuge, Messmittel und entsprechende Qualifikationen des Werkstattpersonals verursachen erhöhte Betriebskosten, welche auf eine kleine Anzahl von Fahrzeugen umgelegt werden muss.
- Kosten für die schwere Instandhaltung und damit verbundene Einmalkosten verteilen sich auf eine geringere Anzahl von Fahrzeugen.

DANKE FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT



Screenshot der Dokumentation zu unserem neuen BEMU :
"Battery train, A new chapter in the story of Czech railway," published 02/2025 | Škoda Group – URL: https://youtu.be/g9_h-4CbH_Q?si=3VNWmIGXzJJ08K4

This item is classified as Internal. It was created by and is in the property of the relevant company of the Skoda Group. Do not share outside of the Skoda Group.





Fachgespräch zur Verbesserung der Qualität von Schienenersatzverkehr

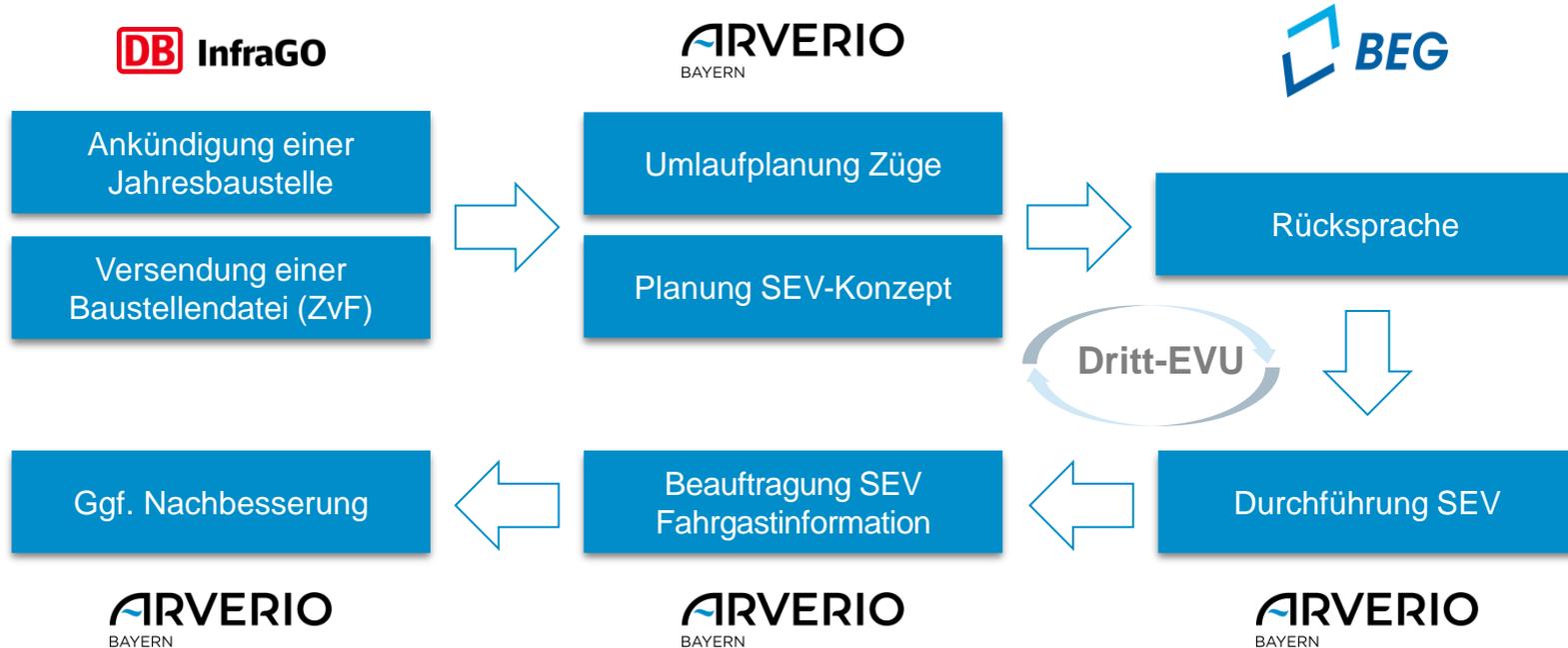
Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr des Bayerischen Landtags - 18.2.2025

1. Organisation von Schienenersatzverkehr
2. Auswirkungen der Infrastruktur- und Baustellensituation
3. Finanzierung von Schienenersatzverkehr
4. Auswirkungen der Generalsanierung von Hochleistungskorridoren auf Schienenersatzverkehr
5. Kosten im Zusammenhang mit Schienenersatzverkehr
6. Voraussetzungen für einen hochwertigen Schienenersatzverkehr im SPNV

1. Organisation von Schienenersatzverkehr in der Theorie

Die Planung von Baustellen und Schienenersatzverkehren im bayerischen SPNV folgt einem klaren Regelprozess... eigentlich...

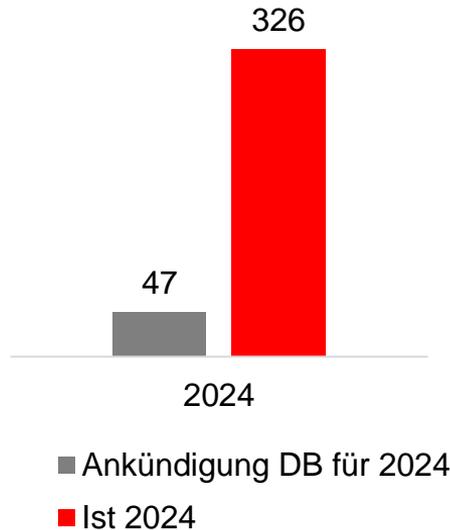
Regelprozess für Schienenersatzverkehre



1. Organisation von Schienenersatzverkehr in der Praxis

... aber das Baustellenmanagement der DB InfraGO ist zu unzuverlässig, massiv verspätet und oftmals fehlerhaft

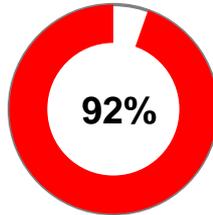
Baustellenbedingte Ausfälle bei Arverio Bayern in 2024
(in 000 Zug-km)



Baumaßnahmen und Baufahrplandokumente der DB InfraGO in 2024



Über 300 **unterjährige Baumaßnahmen** der DB InfraGO in den Netzen von Arverio Bayern allein in 2024



92% aller zugehörigen **Baufahrplandokumente** von DB InfraGO für Arverio Bayern kamen zu spät



Durchschnittlich 16 Wochen **zu spät** - also 8 statt 24 Wochen vor Baubeginn – kamen die Baufahrplandokumente¹⁾ von DB InfraGO

2. Auswirkungen der Infrastruktur- und Baustellensituation

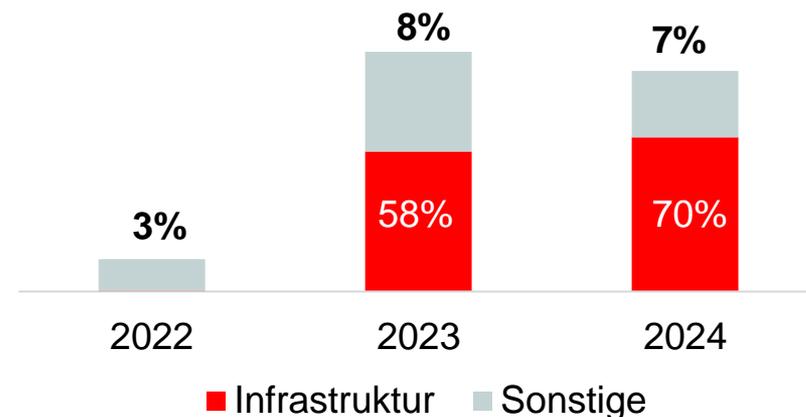
Infrastruktur und Baustellen der DB InfraGO haben eklatante Auswirkungen auf Qualität und Kosten – Fahrgäste, Mitarbeitende und Unternehmen sind die Leidtragenden

Die massiv verspäteten Baustellenplanungen haben eklatante Auswirkungen auf

- Zugausfälle
- Organisation des Schienenersatzverkehrs
- Sitzplatzkapazitäten in den Zügen
- Fahrgastinformation
- Toiletten Ver- und Entsorgung
- Reinigung der Züge
- Personalplanung
- Motivation unserer Mitarbeiter:innen
- Verschärfung des Fachkräftemangels

▶ **Die Generalanierungen der Hochleistungskorridore bringen viele zusätzliche Probleme mit sich**

Zugausfälle Arverio Bayern (in %)



Erhebliche, nicht vorhersehbare wirtschaftliche Zusatzbelastungen für alle Verkehrsunternehmen

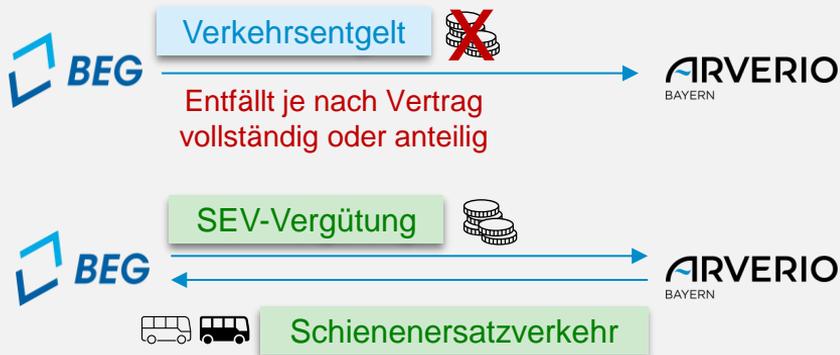
3. Finanzierung von Schienenersatzverkehr

SEV-Kosten der Arverio Bayern sind in 2024 aufgrund Menge, fehlender Planbarkeit und Fachkräftemangel auf das Dreifache der SEV-Erstattung gestiegen

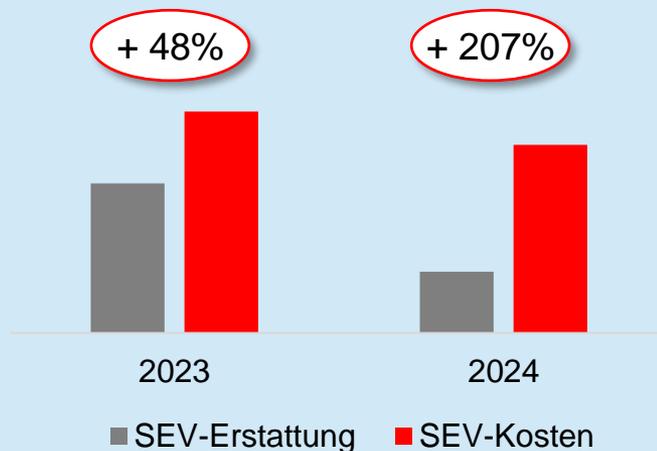
Zustand im Normalbetrieb



Zustand mit SEV

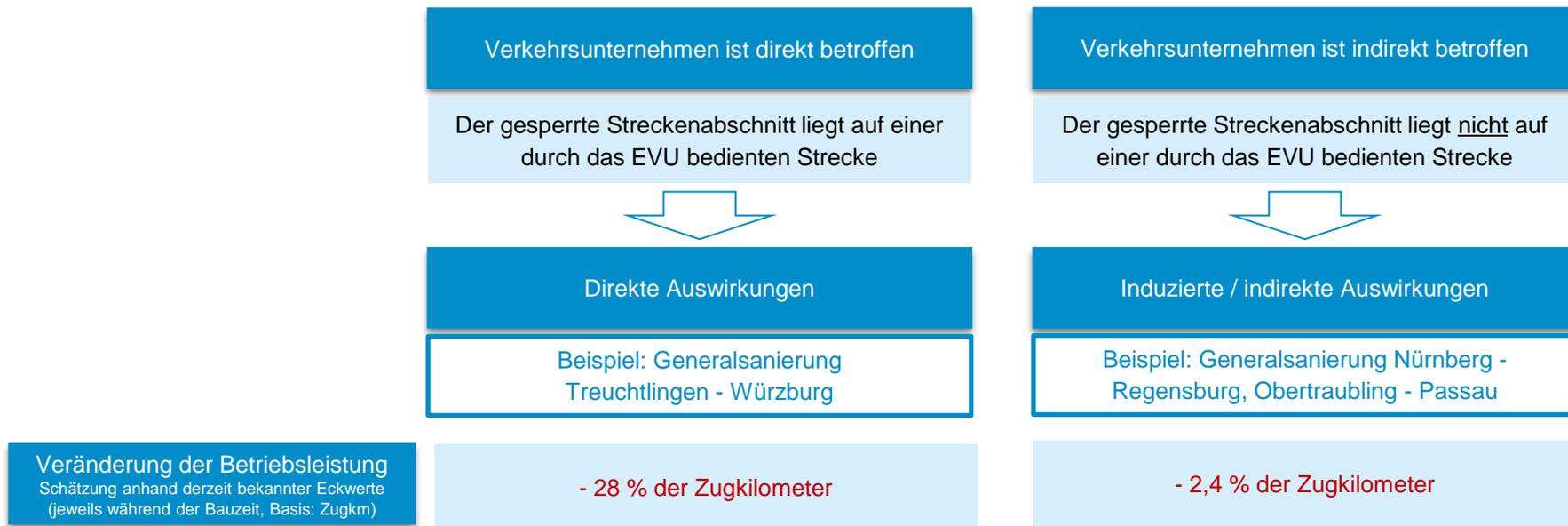


- Die SEV-Kosten sind in den letzten Jahren stark gestiegen
- 2024 betragen die SEV-Kosten von Arverio Bayern das **Dreifache** der SEV-Erstattung
- Zusätzlich entfiel das Verkehrsentgelt



4. Auswirkungen der Generalsanierungen auf Schienenersatzverkehr

Während der Generalsanierungen kommt es nicht nur auf den gesperrten Strecken zu erheblichen Zugausfällen und SEV - auch die Umleiterstrecken sind betroffen



4. Auswirkungen der Generalanierungen auf Schienenersatzverkehr

Die Generalanierungen verursachen erhebliche operative Probleme und finanzielle Mehrbelastungen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und ihren Dienstleistern

Direkte Auswirkungen

Zugausfälle

- Ausfall aller Zugleistungen des betroffenen Streckenabschnitts
 - Massive Reduktion der gefahrenen Zugkilometer
 - Notwendigkeit von Neuverhandlungen mit Besteller aufgrund prozentual hoher notwendiger Abbestellungen
 - Fixkosten bleiben im Wesentlichen gleich (Fahrzeuge, Verwaltung, etc.)
 - Remanenzkosten auch bei Instandhaltung und Reinigungsdienstleistern
- Drastische Reduktion des Bedarfs an Betriebspersonal für Übergangszeitraum
 - Personal-Halteprogramme / Halteprämien, die finanziert werden müssen
- Fahrgastrückgänge und damit Einfluss auf Anreizsysteme der EVU
 - Langfristig geplante Chancen für das EVU gehen teils verloren

Schienenersatzverkehr

- Kostenübernahme des SEV gemäß § 11c (5) BSWAG zu 50% durch das Land, 40% durch den Bund und 10% durch das EIU des Bundes (DB InfraGO)
- DB InfraGO schließt Rahmenverträge (aktuell bis 2027)
 - Finanzierungsregeln für SEV zwischen AT und EVU werden ausgehebelt
 - Mitbestimmung und Steuerung des SEV durch EVU & AT unklar
 - Qualitätsprobleme nicht unwahrscheinlich, aber
→ Pönalisierung für Schlechtleistung darf nicht das EVU treffen

Induzierte / indirekte Auswirkungen

Zugausfälle

- Kleinere, aber doch bedeutende, zusätzliche Ausfälle auf Ausweichstrecken
- Reduktion der gefahrenen Zugkilometer
- Bedarf an Personalbedarf und Fahrzeugen sinken – wenn überhaupt – nur übergangsweise, aber die Kosten bleiben nahezu gleich
- Entfall des Verkehrsentgelts bei verbleibenden Remanenzkosten
- Fahrgastrückgänge mit entsprechenden Auswirkungen auf die Anreizsysteme der EVU sehr wahrscheinlich

Schienenersatzverkehr

- Mitfinanzierung durch BSWAG-Mittel unsicher, hierfür müsste DB InfraGO beim Eisenbahn-Bundesamt Umleitungsstrecken explizit und begründet darlegen gemäß § 11c (4) BSWAG – wird dies unterlassen, greifen Regelungen des Verkehrsdurchführungsvertrags zwischen EVU und Aufgabenträger (AT)
- Nicht kostendeckender SEV auf den vielen Umleiterstrecken notwendig
- Bei mehreren Zügen innerhalb einer Stunde Verzicht auf SEV und Stärkung der verbleibenden Züge

5. Kosten im Zusammenhang mit Schienenersatzverkehr

Baustellen und Schienenersatzverkehre verursachen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen erhebliche direkte und indirekte Mehrkosten

Direkte Kosten

**Kosten des
Schienenersatzverkehrs
im Einzelfall bis 20 € je
Buskilometer**

Kosten für Einkauf von
Reisendenkern



Indirekte Kosten

Dienstplaneffizienz bei Fahrpersonal sinkt, die Einsparungen bei Zugausfällen korrelieren nicht mit den ausgefallenen Zügen

Wartungen bei Fahrzeugen können durch Zugausfälle nicht beliebig nach hinten verschoben werden, dadurch gibt es kaum Einsparungen bei den Wartungskosten bei ausgefallenen Zügen

Zunehmend steigender Organisations- und Verwaltungsaufwand

Steigende Dokumentationspflichten für SEV

Pönalen für schlechte Schienenersatzverkehrsleistung müssen vom EVU übernommen werden

EVU erhält für ausgefallene Züge je nach Verkehrsvertrag kein oder verringertes Verkehrsentsgelt

5. Kosten im Zusammenhang mit Schienenersatzverkehr

Die geänderten Rahmenbedingungen im Markt haben erhebliche Auswirkungen auf Verfügbarkeit, Qualität und Kosten des Schienenersatzverkehrs

Veränderte Rahmenbedingungen

- Stark ansteigende Bautätigkeit führen zu mehr Schienenersatzverkehr
- Schienenersatzverkehr durch Baumaßnahmen wird kleinteiliger, dadurch mehr Planungsaufwand
- Starker Fachkräftemangel im Busmarkt. Busleistungen werden teilweise „meistbietend“ versteigert
- Kosten für Energie, Wartung und Personal für Busunternehmen aktuell nicht langfristig kalkulierbar, daher sind Rahmenverträge mit moderaten Preissteigerungsklauseln nicht realisierbar
- Tarifverträge im Bahnbereich immer anspruchsvoller: Eingeschränkte Dispositionsmöglichkeiten verhindern oder erschweren Personaleinsatz, z.B. als Reisendenlenker oder als Busbegleitung
- Kein Bereitschaftspersonal bei Busanbietern für kurzfristige Aufträge
- Sinkende Bereitschaft, kurzfristig Leistungen zu übernehmen
- Kalkulationen der Verkehrsunternehmen für Verträge vor 2020 konnten diese Entwicklungen nicht vorhersehen

Auswirkungen

- Einkauf von Ersatzverkehr ist sehr teuer. Je kurzfristiger eine Baumaßnahme angekündigt wird, desto höher ist der Einkaufspreis
- Bei langfristig bekannten und größeren Maßnahmen können kleine und mittelständische (Familien-)Busunternehmen keine festen Zusagen machen, da die Personallage volatil ist. Damit müssen für diese Ersatzleistungen große Unternehmen mit entsprechenden Overheadkosten und Vorgaben zu Margen beauftragt werden
- Pönalen für Schlechtleistung sind am Busmarkt nicht durchsetzbar, dadurch keine Qualitätssteuerung möglich
- Qualitätsanforderungen z.B. an die Busfahrer (z.B. Sprachkenntnisse) faktisch kaum bis gar nicht durchsetzbar
- Gleichzeitig stark steigender Bedarf an Schienenersatzverkehr durch Baustellen, Störungen und steigende Unwettergefahr
- **Die Finanzierungslücke zwischen den SEV-Kosten und den Erstattungen der Aufgabenträger wird zunehmend größer. Die Durchsetzung qualitativer Anforderungen an den SEV sind trotz steigender Preise kaum mehr möglich.**

6. Voraussetzungen für hochwertigen Schienenersatzverkehr

Rechtzeitige und korrekte Baustellenplanungen sowie ausreichende Finanzierung und Ressourcen sind wesentliche Voraussetzungen für hochwertigen Schienenersatzverkehr

Voraussetzungen	Hindernisse
Rechtzeitige Bekanntgabe der Baumaßnahmen mit Einhalten der Fristen	Späte Benachrichtigung durch das Infrastrukturunternehmen, Unterfristigkeit
Gute Zusammenarbeit zwischen EVU und Infrastrukturunternehmen	Fehlende Zusammenarbeit zwischen EVU und Infrastrukturunternehmen
Standardisierte Konzepte bei kleinen und abgestimmte Konzepte bei großen Baustellen	Starre Vorgaben, wenig Gestaltungsspielraum bei großen Maßnahmen
Finanzielle Sicherheit: Deckung zusätzlicher Kosten durch DB InfraGO als Verursacher und Aufgabenträger	Keine finanziellen Mittel über das vertragliche Mindestmaß hinaus
Gute Verfügbarkeit von Busunternehmen und Fahrpersonal, um Wettbewerb zu schaffen	Wenig Alternativen bei Busanbietern, Personalmangel
Finanzielle Anreize für SEV-Anbieter für gute Qualität (zusätzliche finanzielle Mittel vorhanden)	

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Fabian Amini
CEO

fabian.amini@arverio.de

SEV in Bayern – Bericht zur Lage und Lösungsansätze

Statement von Bärbel Fuchs (BEG Gf.)

Der Schienenersatzverkehr – kurz: SEV – wird auch für das Bahnland Bayern immer wichtiger. Der desolate Zustand der Infrastruktur der Bahn und deswegen immer mehr Baumaßnahmen machen immer mehr Ersatzverkehre nötig – in einem bislang nicht dagewesenen Umfang. Der Bedarf an SEV-Leistungen wird durch die bevorstehende Sanierung der Hochleistungskorridore sogar nochmals enorm erhöht. Dabei gibt es schon große Probleme bei der Bereitstellung der Ersatzverkehre, im Wesentlichen zurückzuführen auf einen Mangel an verfügbaren Busfahrern und Bussen. Die Folge: Ersatzverkehre sind oft unzuverlässig, besonders bei kurzfristigen Störungen oder geplanten Bauarbeiten mit einem hohen SEV-Bedarf. Es stellt sich künftig also immer drängender die Frage: Kann es den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die den SEV zu leisten haben, überhaupt gelingen, die hohen Anforderungen der BEG an die Qualität des SEV zu erfüllen? Umso wichtiger ist es, dass der Infrastrukturbetreiber – die Deutsche Bahn – seiner Verpflichtung nachkommt und die Infrastruktur so instand hält, dass sich die Zahl der SEV-Maßnahmen wieder auf ein stemmbares Maß reduziert.

Die – eben meist infrastrukturbedingten – Ersatzverkehre führen für die EVU und den Freistaat Bayern zu spürbar steigenden Kosten sowie zu einem erheblichen organisatorischen und personellen Mehraufwand: Die immer häufigeren Ersatzkonzepte müssen nicht nur bezahlt, sondern auch erstellt und abgestimmt werden.

Um die Organisation des SEV effizienter zu gestalten, hat die BEG eine elektronische Plattform eingeführt, die bereits bei der S-Bahn München erfolgreich eingesetzt wird. Künftig soll die Plattform auch im Regionalverkehr genutzt werden. Dennoch bleibt die Lage insbesondere mit Blick auf die geplante Sanierung der Hochleistungskorridore kritisch: Mehrmonatige Streckensperrungen werden den SEV-Bedarf massiv erhöhen und den Organisationsaufwand und die Kosten weiter steigen lassen.

Zu den Kosten: Ein zentrales Problem stellt die Kostenverteilung dar. Diese Verteilung ist ungerecht. Trotz der eindeutigen Verantwortung der Infrastrukturbetreiber für eine funktionierende Schieneninfrastruktur müssen derzeit die EVU und der Freistaat Bayern für die SEV-Kosten aufkommen. Unabhängig davon, wer den Zugausfall verursacht hat. Dieses Finanzierungsmodell ignoriert das Verursacherprinzip und belastet die EVU und den Freistaat Bayern einseitig.

SEV-Finanzierung nach dem Verursacherprinzip

Zwar hat die BEG bereits auf die steigenden Kosten reagiert und die SEV-Finanzierung in neuen Verkehrsverträgen angepasst – letztendlich dahingehend, dass höhere Kosten eingepreist sind. Das kann aber nur das wesentliche Grundproblem für die EVU abmildern, übt jedoch keinen Druck auf die DB und ihre Infrastruktur aus. Deshalb fordern wir bei der Finanzierung der SEV-Leistungen eine konsequente Anwendung des Verursacherprinzips: Die Infrastrukturbetreiber müssen für den SEV einschließlich Planung und Organisation aufkommen, wenn Zugausfälle auf ihre Verantwortung zurückzuführen sind. Es kann nicht sein, dass die EVU und der Freistaat diese Belastung alleine tragen müssen, wenn der Infrastrukturbetreiber seine Kernaufgabe – die Bereitstellung einer zuverlässigen Infrastruktur – nicht erfüllt.

Die bislang – auch nur teilweise in Aussicht gestellte – Kostenübernahme des Bundes bei der Sanierung der Hochleistungskorridore darf nur der erste Schritt bleiben. Sie ist bei Weitem nicht ausreichend. Die SEV-Finanzierung muss grundsätzlich reformiert werden. Die EVU sollten nur dann für die SEV-Kosten aufkommen müssen, wenn sie selbst für den Zugausfall verantwortlich sind, beispielsweise bei Fahrzeugproblemen oder Personalmangel. Nur so kann ein gerechtes und nachhaltiges Finanzierungsmodell geschaffen werden, das die tatsächlichen Verursacher in die Pflicht nimmt.

Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr | 18.02.2025

Verbesserung der Qualität von Schienenersatzverkehren

Die Rahmenbedingungen für bayerische Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Bezug auf Schienenersatzverkehre (SEV) haben sich in den letzten Jahren grundlegend zum Negativen verändert. Die stark überproportionalen finanziellen, kapazitiven und organisatorischen Belastungen der EVU im Zusammenhang mit SEV haben folgende Haupttreiber:

- Die aufgrund des maroden Infrastrukturzustands notwendigen **Bautätigkeiten** in nie zuvor gesehenen Höhen und die stark angestiegenen Fahrgastzahlen durch das **Deutschlandticket** (DB Regio Bayern: +39% Nachfrage in 2024 im Vergleich zu 2019) führen zu einem **explosionsartigen Anstieg des Volumens** an notwendigem SEV
- Der SEV wird **teurer** aufgrund der **immer höheren Nachfrage** und der **allgemeinen Kostensteigerungen** bei den Busunternehmen; zudem führen immer kurzfristiger angemeldete Baumaßnahmen zu geringen Vorlaufzeiten, was wiederum einen weiteren Kostentreiber darstellt
- Jeder baubedingte Zugausfall zieht **Remanenzkosten** nach sich für den verbleibenden Fixkostenanteil für z.B. Sachkosten Personal, Vertrieb, Abstimmung, Versicherung, Umlagen, Reinigung, Werkstatt, laufleistungsunabhängige Instandhaltungskosten etc.

Der in den Verkehrsverträgen geregelte **Ausgleich für SEV** ist jedoch **strukturell und systematisch nicht mehr ausreichend**, um die tatsächlichen Kosten für den SEV zu decken. Im Referenzjahr 2022 entstanden DB Regio Bayern über alle Verträge Kosten in Höhe von 30,2 Mio. Euro und lediglich 9,3 Mio. Euro (= 31%) wurden vergütet. Es fehlen also allein im Referenzjahr 2022 – nur bei DB Regio Bayern – zu einer auskömmlichen Vergütung der SEV- und Remanenzkosten 21 Mio. Euro.

Der **Ausblick** auf die nächsten Jahre: Die Bautätigkeit auf dem Schienennetz nimmt drastisch zu und verbleibt über Jahre hinweg auf sehr hohem Niveau. Die durch das Deutschlandticket ausgelöste Nachfrage wird mindestens bleiben, wenn nicht weiter steigen. Das führt zu einer **weiteren Verschärfung** der Unterdeckung, die damit kontinuierlich zu Lasten der EVU anwächst.

Um die stark überproportionalen finanziellen, kapazitiven und organisatorischen Belastungen der EVU im Komplex SEV und Remanenzkosten maßgeblich zu reduzieren, bedarf es sowohl für **Bestandsverträge** als auch für **neu abzuschließende Verträge grundlegende Änderungen der Vergütungsmodelle**.



Verbesserung der Qualität von Schienen- ersatzverkehr (SEV)

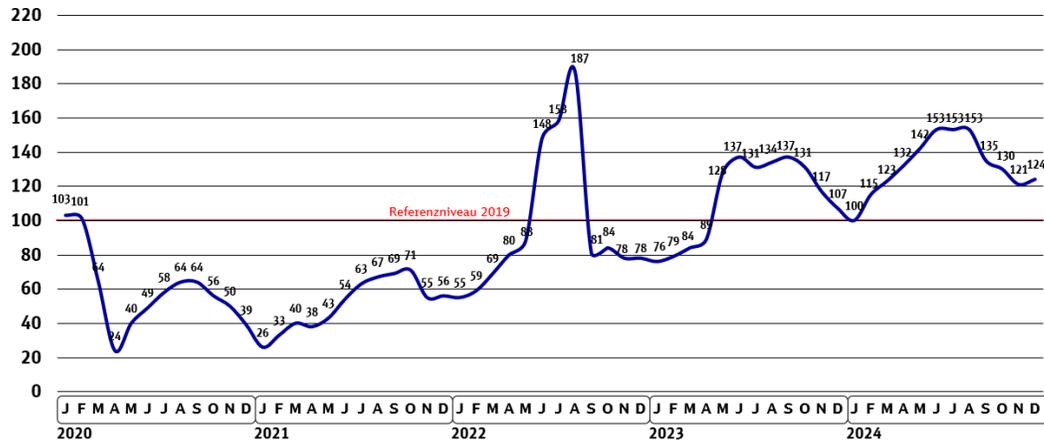
18.02.2025 | München



Deutschlandticket und marode Infrastruktur mit einhergehender Bauexplosion verändern Rahmenbedingungen für SEV gravierend

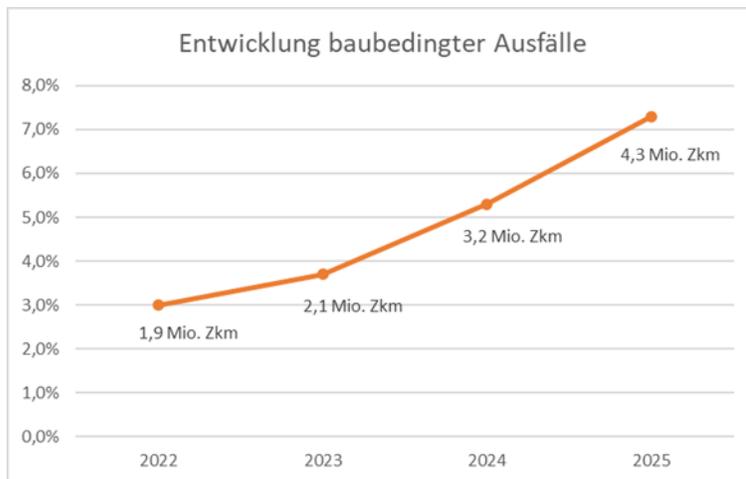


P/Zug-Niveau 2020-2024 zum Referenzmonat 2019



Nachfrage monatlich im Vergleich zum Referenzniveau des jeweiligen Monats 2019 (=100). Mit Einführung des Deutschlandtickets stieg die Nachfrage in den Netzen Regio Bayerns sprunghaft an. Im Schnitt liegt sie bisher 39 Prozentpunkte über dem 2019er Niveau, Tendenz stark steigend.

- Die Einführung des **Deutschlandtickets** führt zu eklatanten Nachfragesteigerungen
- Die marode Infrastruktur ruft ein immenses, nie dagewesenes **Bauvolumen** hervor
- Die Nachfrage übersteigt das Angebot und führt zu **Kapazitätsengpässen** und **enormen Preissteigerungen im SEV**



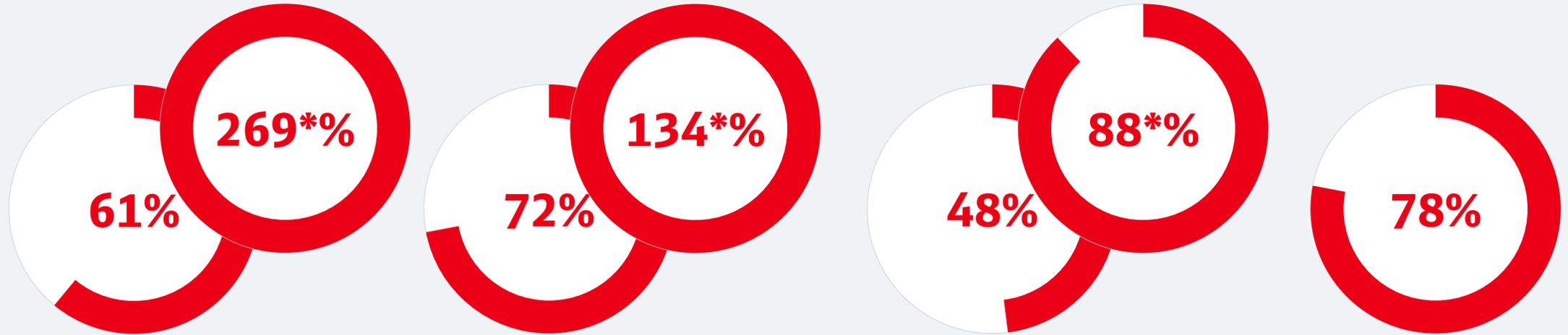
Entwicklung baubedingter Ausfallkilometer 2022 bis 2025 anteilig am jeweiligen Gesamt-Zugkilometervolumen von DB Regio Bayern plus Ausfallkilometer in Mio. Zkm.

- Die anstehenden **Generalsanierungen von Hochleistungskorridoren** haben voraussichtlich nur **bedingt Einfluss** auf diese Entwicklung, da eigens neue Fahrzeuge beschafft werden und es sich überwiegend um ein anderes Fahrerklientel handeln dürfte

Aktueller Stand 2024



Massive Mengensteigerungen im Vergleich zu 2022



**Um 61% Steigerung
Anzahl Baustellen**

**72% Steigerung der
Zugbetroffenheiten**

**+ 48% Baustellentage
(Hochrechnung)**

**78% der großen
Maßnahmen (mit SEV)
verfristet**

Neben der Mengensteigerung kommt die mangelnde Fristeinhaltung erschwerend hinzu. Im Mittel ist eine Baumaßnahme mit ca. 80 Tagen Verspätung in unseren Systemen (Übergabe DB InfraGo), in der Spitze bis zu 150 Tagen (bei einer Soll-Vorlaufzeit von 168 Tagen).

*Hochrechnungen für 2025 auf Basis bekannter Daten/Prämissen

Die bisherige Organisation und Finanzierung von Schienenersatzverkehren stößt an ihre Grenzen



Verkehrsverträge zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und BEG sehen **unterschiedliche Vergütungsmodelle** für Schienenersatzverkehre vor und **legen** die **Quantität** und **Qualität** des SEV detailliert **fest**. Die EVUs wieder beauftragen Busunternehmen zur Leistungserbringung (u.a. DB Regio Bus)

- Der in den Verkehrsverträgen (insb. bei Altverträgen) geregelte **Ausgleich für Schienenersatzverkehre** ist **strukturell und systematisch stark defizitär** und deckt die tatsächlichen Kosten für den SEV bei weitem nicht. Es fehlen allein im Referenzjahr 2022 zu einer auskömmlichen Vergütung der SEV- und Remanenzkosten 21 Mio. Euro nur bei DB Regio Bayern.
- Der **Ausblick** auf die nächsten Jahre: Die Bautätigkeit auf dem Schienennetz nimmt weiter zu und verbleibt über Jahre hinweg auf sehr hohem Niveau. Die durch das Deutschlandticket ausgelöste Nachfrage wird mindestens bleiben, wenn nicht weiter steigen. Das führt zu einer weiteren **Verschärfung der Unterdeckung**, die damit kontinuierlich zu Lasten der EVU anwächst.

Grundlegende vertragliche Anpassungen zur sachgerechten Kostenbeteiligung erforderlich



- Die **explodierenden SEV-Kosten** stellen das **größte wirtschaftliche Defizit** für DB Regio dar. Baustellen- und infrastrukturbedingte Pönalen wegen Unpünktlichkeit und Zugausfällen folgen. Für eine sachgerechte Kostenbeteiligung müssen **grundlegende vertragliche Anpassungen der Vergütungsmodelle bereits in Bestandsverträgen** erfolgen, die die veränderten Rahmenbedingungen sachgerecht abbilden.
- Für eine **Erhöhung der Qualität von SEV gegenüber dem Status Quo** entstehen **weitere Kosten**, die zusätzlich finanziert werden müssten.



Vielen Dank





LBO

DIEBUSUNTERNEHMEN

Mitglied im bdo

LBO e. V. · Georg-Brauchle-Ring 91 · 80992 München

Herrn Vorsitzenden

Jürgen Baumgärtner MdL

Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr

Per Mail an:

buero-bauausschuss@bayern.landtag.de

Stephan Rabl

Geschäftsführer

Landesverband Bayerischer
Omnibusunternehmen e. V.
Georg-Brauchle-Ring 91
80992 München

Telefon (089) 12 11 50 3

Telefax (089) 12 11 50 50

E-Mail rabl@lbo-online.de

Internet www.lbo-online.de

München, den 31. Januar 2025

Statement anlässlich des Fachgesprächs „Verbesserung der Qualität von Schienenersatzverkehren“ am 18.02.2025 des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

für die Einladung stellvertretend für die knapp 1.000 kleinen und mittelständischen, meist familiengeführten Omnibusunternehmen in Bayern als Sachverständiger an dem Fachgespräch teilnehmen zu dürfen, bedanke ich mich.

Gern nehme ich zu den von Ihnen aufgeworfenen Fragen – soweit es mir als Vertreter der mittelständischen Busunternehmen möglich ist – Stellung und erlaube mir diese, um aus meiner Sicht weitere wichtige Aspekte zu ergänzen.

- *Wie werden Schienenersatzverkehre derzeit organisiert und finanziert?*

Soweit bekannt, werden kurzfristig notwendige (lokale) Schienenersatzverkehre (SEV), sofern sie nicht inhouse bewerkstelligt werden können, überwiegend klassisch analog durch telefonische u./o.

Mailanfragen bei Busunternehmen angefragt. Dies funktioniert in der Regel zwar ausreichend gut, entspricht aber nicht dem allgemeinen Wunsch nach Entbürokratisierung, Digitalisierung und letztlich Transparenz. Insofern sollte geprüft werden, ob die Schaffung einer zentralen digitalen Plattform, wie

Präsidentin:
Dr. Ing. Sandra Schnarrenberger
Geschäftsführer:
Stephan Rabl

Vereinsregister:
Amtsgericht München
VR 4213

HypoVereinsbank München
Konto-Nr.: 58 03 71 60 66 - BLZ: 700 202 70
IBAN DE65 7002 0270 5803 7160 66 - BIC HYVEDEMMXXX
USt-ID: DE 129512679 - Steuernummer: 143/236/50250



sie vor einigen Jahren gemeinsam von BEG und DB Regio Bus für SEV im Münchner S-Bahn-Netz geschaffen wurde, bayernweit forciert wird. Voraussetzung einer solchen Plattform muss jedoch sein, dass sie a) unbürokratisch und für KMU handelbar ist und b) alle erforderlichen Maßnahmen ergriffen werden, die eine diskriminierungsfreie Vergabe sicherstellen. Der LBO steht für eine vertiefende Diskussion hierzu jederzeit zur Verfügung.

Langdauernde und großflächige SEV sollten grundsätzlich nicht nur mit möglichst langem Vorlauf angekündigt, sondern die Details auch frühzeitig lokalen, mittelständischen Verkehrsunternehmen vorgestellt werden. So würde sichergestellt, dass von ihnen alle erforderlichen Vorbereitungen (z.B. Fahrzeugbeschaffung, Personalgewinnung) und Maßnahmen ergriffen werden können, um sich für die Durchführung der Leistung (ggf. als Bietergemeinschaft) zu bewerben oder sich an ihr als Subunternehmer zu beteiligen.

- *Welche Auswirkungen auf Schienenersatzverkehre hat die Generalsanierung der DB-Hochleistungskorridore?*

Aus Sicht des LBO ist davon auszugehen, dass die Sanierung der Hochleistungskorridore, sofern für jeden Korridor mit dem dauerhaften Einsatz von mehreren hundert Busfahrerinnen und Busfahrern zu rechnen ist, zu einer spürbaren und entsprechend langfristigen Bindung von Personal – auch über die jeweilige Region hinaus – führen wird. Ein kurzfristiges Ersetzen oder Aufstocken ist nicht zuletzt aufgrund der äußeren Umstände (Ausbildung, Zulassung von Führerscheinen aus Drittstaaten, etc.) nicht zu erwarten.

Dementsprechend muss davon ausgegangen werden, dass die Verfügbarkeit von (insbesondere kurzfristig) verfügbaren SEV-Kapazitäten an anderer Stelle vorübergehend eingeschränkt sein wird.

- *Wie kann hochwertiger straßengebundener Ersatz von Schienenpersonennahverkehren gewährleistet werden?*

Elementar wichtig für jede Form des öffentlichen Verkehrs ist qualifiziertes, nach den Maßgaben der jeweils greifenden Tarifverträge bezahltes und vor allem ortskundiges Personal. Betrachtet man die in der Vergangenheit aufgetretenen und öffentlichkeitswirksam diskutierten Probleme bei SEV, so waren diese meist auf ortsunkundiges Personal und damit mangelhafte Bedienung (Verspätungen, nicht bediente Haltestellen, etc.) zurückzuführen.

Ebenfalls wichtig, aber erst nachgelagert sind aus LBO-Sicht Qualität und Ausstattung der genutzten Fahrzeuge zu nennen. Diese sollten sich grundsätzlich an den konkreten Erfordernissen bzw. daran orientieren, um welchen Ersatzverkehr es sich handelt. Nicht jede aus Fahrgastsicht wünschenswerte

Ausstattung (Toilette, USB-Anschluss, etc.) ist in jedem Einzelfall notwendig und darstellbar. Letztlich müssen qualitative Vorgaben an die Fahrzeuge direkt korrespondieren mit den Laufzeiten der SEV. Je länger die Laufzeit, desto mehr Investitionen in Beschaffung und Ausrüstung sind möglich. Ziel sollte immer sein, dass lokal verwurzelte, ortskundige Unternehmen mit ihren Bestandsfahrzeugen anbieten können. Nicht zwingende Qualitäts- u./o. Neufahrzeugausstattungen können vielfach von KMU nicht 1:1 umgesetzt werden und führen somit zu verzichtbaren Kostensteigerungen.

Ganz allgemein sollte im Rahmen des rechtlich zulässigen auf europaweite Ausschreibungen großer SEV verzichtet und stattdessen auf Bietergemeinschaften mittelständischer Verkehrsunternehmen zurückgegriffen oder im Rahmen einer Inhouse-Vergabe mit kleinen lokalen Partnern zusammengearbeitet werden. Das Ziel, immer ein hohes Maß der Wertschöpfungskette vor Ort zu erhalten, sollte im Fokus stehen.

- *Welche Kosten verursacht ein solcher Schienenersatzverkehr?*

Zu den unmittelbaren Kosten ist es dem LBO nicht möglich belastbare Aussagen zu treffen. Allerdings können die Kosten in der Regel anhand einer großen Anzahl bereits durchgeführter SEV mit jeweils vergleichbarer Kilometerleistung und Einsatzstunden prognostiziert werden. Hinsichtlich relevanter und u. U. vermeidbarer Kostenblöcke (Neufahrzeugbeschaffung o.ä) sei auf die vorhergehende Frage verwiesen.

Allgemein ist bei der Frage nach den Kosten darauf hinzuweisen, dass in Bayern flächendeckend und ausnahmslos Tarifverträge zur Anwendung kommen müssen (LBO-Lohtarif z.B. ist allgemeinverbindlich). Ausschreibungen von SEV-Leistungen dürfen grundsätzlich nicht nach unten davon abweichen (z.B. Mindestlohn) und sollten stets einen klaren Bezug auf die erforderliche Tariftreue enthalten. Ortskundiges, nach Tarif bezahltes Fahrpersonal ist die beste Versicherung für einen guten, pünktlichen und v.a. sicheren SEV!

Nicht außer Acht gelassen werden bei der Bewertung der Kosten von Schienenersatzverkehren sollten etwaige „Kanibalisierungseffekte“ mit anderen Verkehren (z.B. aÖPNV, Schülerverkehr). So ist erfahrungsgemäß davon auszugehen, dass längerfristige und größere Schienenersatzverkehre aufgrund der naturgemäß begrenzten Verfügbarkeit von Personal und Fahrzeugen zu steigenden Preisen an anderer Stelle führen. In Gänze lässt sich dieses Problem zwar nicht lösen, jedoch gibt es aus LBO-Sicht zwei Maßnahmen, die dem entgegenwirken können:

1. Vergabe der SEV-Leistungen in mittelstandsfreundlichen Größen an lokale Verkehrsunternehmen. So wird gewährleistet, dass SEV auf der einen und ÖPNV sowie Schülerverkehr auf der anderen

Seite weitestgehend und auf Basis verfügbarer Kapazitäten aufeinander abgestimmt werden. Demgegenüber können Vergaben in großen Losen an überörtliche Unternehmen zur Abwerbung lokaler Fahrerinnen und Fahrer zulasten der lokalen Verkehrsunternehmen führen.

2. Der Beruf des Busfahrers / der Busfahrerin ist qua Definition ein Engpassberuf. Ein (politisches) Haupthindernis für mehr Personal sind die in Deutschland im europäischen Vergleich einzigartig hohen Kosten für den Erwerb der Fahrerlaubnis. Würde der Gesetzgeber an dieser Stelle tätig und die von den Branchenverbänden vorgelegten Reformen umsetzen, würden die individuellen Kosten der Ausbildung dramatisch sinken und die Ausbildung und Anstellung z.B. auch von Teilzeitpersonal deutlich erleichtert werden.

- *Wie sieht eine sachgerechte Kostenbeteiligung aus?*

Abschließend möchte der LBO als Vertreter des bayerischen Busgewerbes einen „SEV-Pakt“ zwischen Politik, DB Regio Bus Bayern sowie LBO vorschlagen. Ein derartiger, breit getragener Pakt könnte gewährleisten, dass gerade die in den nächsten Jahren hohen Auftragsvolumina der DB Regio Bus und gleichermaßen dem bayerischen Mittelstand zugänglich werden.

Mit freundlichen Grüßen

Stephan Rabl

Fachgespräch „Verbesserung der Qualität von Schienenersatzverkehren“ am 18.2.2025 des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr Stellungnahme des Fahrgastverbands PRO BAHN Bayern

Einleitung

Der Begriff „Schienenersatzverkehr“ ist bei Fahrgästen größtenteils mit sehr negativen Assoziationen und Erfahrungen verbunden. Dazu zählen:

- Langwierige Busfahrten mit erheblichen Reisezeitverlängerungen, Anschlussverlusten und Komforteinbußen.
- Ungenügende Kapazitäten insbesondere im Schülerverkehr.
- Mangelhafte Information und Reisendenlenkung mit der Folge chaotischer Zustände an den Bahnhöfen. Teilweise liegen SEV-Haltestelle mehrere hundert Meter vom Bahnhof entfernt.
- Zusätzliche Einschränkungen für mobilitätseingeschränkte Personen oder bei der Mitnahme von Gepäck oder Fahrrädern.

Ersatzverkehre finden aktuell statt vor dem Hintergrund eines katastrophalen Fachkräfte- und Ressourcenmangels insbesondere im Busbereich: Ungeeignete Reisebusse, zum Teil aus dem Ausland geliehen, und Fahrer ohne Sprach- und Ortskenntnisse werden eingesetzt. Vielfach empfehlen die Verkehrsunternehmen selbst ihren Kunden, Reisen über gesperrte Strecken zu vermeiden, weil Kapazitäten absehbar fehlen. Der Ausschreibungswettbewerb hat auch dazu geführt, dass die Verkehrsunternehmen nur das vertraglich geforderte Mindestmaß an Reserven bei Personal und Fahrzeugen vorzuhalten. Vielfach gingen die Ausschreibungen von weitaus weniger Störungen und Baustellen aus.

Bei den Schienenersatzverkehren sind aus Fahrgastsicht zwei grundlegend unterschiedliche Fälle zu betrachten:

- Fall A: längerfristig angekündigte Schienenersatzverkehre (SEV) aufgrund von geplanten Baumaßnahmen
- Fall B.: Kurzfristig eingesetzte Busnotverkehre aufgrund von Infrastrukturstörungen, Fahrzeugschäden oder Personalmangel.

Im Fall A können sich Fahrgäste ihre Reisepläne darauf abstimmen. In jüngster Zeit werden die Ankündigungsfristen aber immer kürzer.

Insbesondere im Fall B kommt es immer öfter vor, dass aufgrund der Kurzfristigkeit entweder gar kein Ersatzverkehr eingerichtet werden kann oder Busse ohne festen Fahrplan verkehren. Der Kunde hat kaum eine Chance zu reagieren und auf andere Routen oder Verkehrsmittel auszuweichen. Grundsätzlich lassen sich Schienenverkehre nur in Ausnahmefällen gleichwertig durch Busverkehre ersetzen. Zusätzliches Umsteigen mit Wartezeiten, Umwege zu den

Bahnhöfen und die generell niedrigere Fahrgeschwindigkeit der Busse führen in der Regel zu längeren Fahrzeiten. Deshalb lassen sich Ersatzverkehre nicht in das Taktsystem der Schiene integrieren, es kommt zu Anschlussverlusten in den Knoten und die Reisezeitverluste erhöhen sich bis zur Taktfrequenz, also z.B. 30 oder 60 Minuten. Daher sollte die Vermeidung oder Verkürzung von Sperrungen immer Vorrang haben.

1. Wie werden SEV derzeit organisiert und finanziert?

Nach unserer Beobachtung liegt die Organisation des SEV bei den betroffenen Verkehrsunternehmen. Sind auf derselben Strecke verschiedene EVU unterwegs, werden auch die SEV unabhängig und damit oft unkoordiniert organisiert. In wie weit die Aufgabenträger hier eine koordinierende Rolle übernehmen, ist für den Fahrgast nicht erkennbar. Informationen an der Haltestelle vor Ort und in den Auskunftsmedien sind oft nicht konsistent.

Insbesondere im Fall B einer kurzfristigen Störung sind es oft die Fahrgäste, die den Ersatzverkehr selbst organisieren und finanzieren etwa durch Bestellung von Taxis oder privaten Fahrdiensten. Die Durchsage „Ein Schienenersatzverkehr wird eingerichtet“ bedeutet im Klartext meist, dass es auf absehbare Zeit keinen Busnotverkehr geben wird. Leider wird auch selten die Information für alternative Reiserouten an die Fahrgäste gegeben. Oft sind aber auch geplante Ersatzverkehre aufgrund langer Reisezeiten oder unsicherer Anschlüsse so abschreckend, dass sich Fahrgäste für diese Zeit eine Alternative selbst organisieren und finanzieren.

2. Welche Auswirkungen auf Schienenersatzverkehre hat die Generalsanierung der Hochleistungskorridore?

Die Generalsanierung der Hochleistungskorridore erfordert nicht nur Ersatzmaßnahmen parallel zu den gesperrten Streckenabschnitten. Bei den geplanten Sanierungen Nürnberg - Regensburg und Obertraubling - Passau müssen Personenfern- und Güterverkehre weiträumig über andere Strecken umgeleitet werden. Da die Streckenkapazitäten z.B. zwischen Plattling und Landshut oder Regensburg und Ingolstadt aufgrund der Eingleisigkeit sehr begrenzt sind, wird der Personennahverkehr auf vielen Strecken stark ausgedünnt. Nach den uns bekannten Planungen ist der SPNV in ganz Südbayern von Ausdünnungen betroffen, u.a. auch die Münchner S-Bahn-Linie S1 oder der München–Nürnberg-Express RE 1. Da ein Ersatz einzelner Kurse durch langsamere Busse nicht sinnvoll ist, müssen die Kapazitäten der verbliebenen Züge deutlich erhöht werden. Kurze Bahnsteige wie beim RE1 setzen der Kapazitätserweiterung enge Grenzen. PRO BAHN rechnet daher mit erheblichen Beeinträchtigungen.

Bei der Generalsanierung München - Rosenheim - Salzburg ist die Situation ähnlich: Die denkbaren Ausweichstrecken über Holzkirchen bzw. über Mühldorf sind eingleisig bzw. im Fall von Mühldorf nicht einmal durchgehend elektrifiziert. Schon in der Vergangenheit wurde im Mangfalltal in ähnlichen Fällen der Nahverkehr zugunsten des Güterverkehrs auf Busse umgestellt.

Die Forderung von PRO BAHN ist daher, die Strecke München Mühldorf - Freilassing bis 2027 soweit zu ertüchtigen, dass wenigstens ein stündliches Angebot mit hoher Kapazität zwischen Salzburg und München eingesetzt werden kann.

3. Wie kann hochwertiger straßengebundener Ersatz von Schienenpersonennahverkehren gewährleistet werden?

Bei der Riedbahn-Sanierung hat die Deutsche Bahn angesichts der hochpolitischen „management attention“ ein sehr hochwertiges Ersatzkonzept bereitgestellt, dessen Qualität bislang bei den sonst üblichen Ersatzverkehren vermisst wurde. Das betrifft nicht nur die Taktdichte, sondern auch die Ausstattung der Ersatzhaltestellen und die Reisendenlenkung.

Der PRO BAHN Bundesverband hat ein ausführliches Positionspapier „Baustellen und Fahrgäste“ erstellt, das sehr ausführlich die Anforderungen der Bahnkunden an Schienenersatzverkehre adressiert und diesem Schreiben beigefügt ist, bzw. unter https://www.pro-bahn.de/disk/pdf/2025_Position_Baustellen_Fahrgaeste.pdf einsehbar ist. Darin werden folgende Themenbereiche detailliert beschrieben:

- Gestaltung des Baustellenfahrplans
- Information über den Fahrplan
- Information im Rahmen der Ersatzverkehre
- Durchführung der Ersatzverkehre

Darüber hinaus gibt das Papier auch Empfehlungen für die Planung und Durchführung von Baustellen aus Fahrgastsicht. Mit einer fahrgastorientierten Baustellenplanung lässt sich die Qualität der Ersatzmaßnahmen schon im Vorfeld verbessern.

Grundsätzlich lässt sich der Fahrzeitverlust dadurch mindern, dass das Angebot durch Expressbusse ergänzt wird. Bei Ersatzverkehren auf Teilstrecken ist darauf zu achten, dass die Wartezeiten auf ein Minimum reduziert werden und Anschlüsse gesichert werden. Mit Hilfe digitaler Technik kann durch Echtzeitinformationen die Koordination der Busse und die Fahrgastinformation verbessert werden.

Insbesondere für den Fall B kurzfristiger Ersatzmaßnahmen müssen nicht nur Ressourcen vorgehalten werden, sondern auch Notfallpläne, die in kurzer Zeit umgesetzt werden können. Wichtig ist hierbei, dass die Fahrgäste zeitnah über die weitere Beförderungsmöglichkeiten informiert werden.

4. Welche Kosten verursacht ein solcher Schienenersatzverkehr?

Über die Kosten der Ersatzverkehre bei den Verkehrsunternehmen können diese sicher kompetenter Auskunft geben als ein Fahrgastverband. Wir gehen aber davon aus, dass angesichts der hohen Fixkosten der Ausfall von Zügen keine wesentlichen Einsparungen ermöglicht und die Kosten für den zusätzlichen Busverkehr dazu führen, dass die Unternehmen durch Streckensperrungen und Ersatzverkehre insgesamt höher belastet werden als im Normalbetrieb.

Da aufgrund der o.g. Probleme ein großer Teil der Fahrgäste den angebotenen Busersatzverkehr meidet, müssen sie in vielen Fällen selbst einen alternativen Ersatzverkehr, meist durch Umstieg auf den eigenen Pkw oder auf private Fahrgemeinschaften organisieren. Ohne diesen privaten Ersatzverkehr wären die meisten Busersatzverkehre völlig überlastet. Insbesondere Inhaber von Abos und Zeitkarten sind hier doppelt finanziell belastet, weil kurze Ausfallzeiten nicht erstattet werden. Bei kurzfristigen Streckensperrungen kommen noch Kosten für Taxis und Mietwagen dazu. Regelmäßig auftretende Ereignisse führen dazu, dass Fahrgäste sich dauerhaft für das Verkehrsmittel entscheiden, das ihnen die notwendige Zuverlässigkeit bietet.

Die Reisezeitverlängerungen stellen ebenfalls einen erheblichen volkswirtschaftlichen Schaden dar, der vergleichbar sein dürfte mit den Staukosten der Autofahrer und sich in gleicher Weise monetär bewerten lässt. Die zum Beispiel für München ermittelten Verlustzeiten von durchschnittlich 50 Stunden pro Jahr und Fahrer im Stau treffen in ähnlicher Größenordnung auch für die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel zu. Es ist daher von einem Schaden in Milliardenhöhe auszugehen, der von den Fahrgästen bzw. der Volkswirtschaft getragen wird.

Dazu kommt, dass im Großraum München vielen Strecken auch im S-Bahn-Bereich regelmäßig von Sperrungen betroffen sind. Das hat insgesamt dazu geführt, dass der Schienenverkehr gemieden wird und viele Bürger grundsätzlich auf andere Verkehrsmittel umgestiegen sind. Der dauerhafte Baustellen-Modus ist längst zu einem negativen Standortfaktor geworden. Die Eisenbahn wird von vielen Bürgern nicht mehr als verlässliches Verkehrsmittel angesehen.

Da Häufigkeit und Dauer von Sperrungen und Ersatzverkehren über einen Ausschreibungszeitraum von 12 oder 15 Jahren nicht absehbar und planbar sind, werden Verkehrsunternehmen künftig dieses erhebliche Risiko in Ihre Angebote für neue Verkehrsdurchführungsverträge einpreisen müssen. Das dürfte den SPNV in Bayern signifikant verteuern.

5. Wie sieht eine sachgerechte Kostenbeteiligung aus?

Wir beobachten in den letzten Jahren, dass die Infrastrukturunternehmen bei Instandhaltungsmaßnahmen statt Reparaturen unter dem rollenden Rad oder nur während der Sperrpausen bevorzugt Komplettsperren von langer Dauer veranlassen. Dazu kommt, dass - anders als bei den aktuellen Hochleistungskorridoren propagiert - dort keine koordinierte zeitliche und räumliche Zusammenlegung unterschiedlicher Gewerke stattfindet. Zum Beispiel wurde die Kochelseebahn nach mehrmonatiger Sperrung zur Erneuerung der Fahrleitung mit massiven Oberbauschäden auf mehr als 25 Prozent der Streckenlänge wiedereröffnet. Die Ursache für diese mangelnde Abstimmung liegt aber nicht nur in der mangelnden Verfügbarkeit von Bauressourcen, sondern auch an unterschiedlichen Finanzierungstöpfen oder Genehmigungsverfahren für die jeweiligen Gewerke. Hier sind Politik und Aufsichtsbehörden gefragt, um die Entbürokratisierung voranzutreiben und die Synchronisierung der Baumaßnahmen an einer Strecke zu ermöglichen.

Damit lassen sich sicher die Baukosten u.a. durch den Entfall von Sicherungsmaßnahmen erheblich senken. Zu den Gesamtkosten der Maßnahme gehören aber auch die Kosten für Ersatzverkehre, die vielfach von den Verkehrsunternehmen und den Fahrgästen getragen werden. Die Einführung eines Verursacherprinzips, also eine Kostenübernahme an den Ersatzmaßnahmen durch das veranlassende Infrastrukturunternehmen, würde Anreize schaffen, die Gesamtkosten und den volkswirtschaftlichen Schaden gering zu halten. PRO BAHN rechnet damit, dass Sperrzeiten dann auf ein unvermeidliches Maß verkürzt würden. Eine Möglichkeit der Kostenbeteiligung wäre z.B. die Schaffung eines Fahrzeug- und Personalpools für Ersatzverkehre, der z.B. vom Infrastrukturbetreiber bzw. -eigentümer finanziert wird. Der Einsatz sollte von den betroffenen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern koordiniert werden.

Werden die Kosten nicht den Verkehrsunternehmen als unkalkulierbares Risiko bei einer Ausschreibung zugeordnet, sondern als Teil der Baukosten dem Vorhabensträger, wird das System des Schienenverkehrs insgesamt auch finanziell entlastet.

Der Eigentümer kann noch weitere Anreize schaffen, die Auswirkungen auf die Fahrgäste möglichst gering zu halten: Eine dauerhaft geringe Zahl an Sperrtagen je Strecke muss die wesentliche Kennzahl für den Unternehmenserfolg der gemeinnützigen DB InfraGo AG werden.

Zusammenfassung der Empfehlungen von PRO BAHN an die Politik und Aufsichtsbehörden:

- Die hohe Zahl an Baustellen- oder störungsbedingter Sperrungen ist unter anderem durch eine jahrzehntelange Unterfinanzierung der Infrastruktur bei gleichzeitig steigendem Verkehrsaufkommen geschuldet. Teilweise wurde die Resilienz des Schienenverkehrs durch Rückbaumaßnahmen geschwächt. In den nächsten Jahren muss das Bestandnetz wieder ausgebaut und saniert werden. Es ist in den nächsten Jahren ein beständig hoher Mitteleinsatz für den Erhalt und Ausbau der Infrastruktur notwendig.
- Die Aufgabenträger werden in der Zukunft in den Verkehrsdurchführungsverträgen stärker berücksichtigen müssen, dass die Verkehrsunternehmen das Risiko tragen, ihren Kunden angemessene Ersatzverkehre anbieten zu müssen. Die bisherigen Annahmen waren hier zu naiv. Die Aufgabenträger werden hier letztlich höhere Kosten tragen, ggf. müssen sie über die Regionalisierungsmittel hinaus weitere Finanzmittel bereitstellen. Alternativ könnten die Kosten für Ersatzmaßnahmen vom Vorhabensträger der Baumaßnahmen oder Verursacher der Ersatzverkehre getragen werden.
- Bei der Bewertung von Ersatzmaßnahmen sind neben den Mehrkosten für die Verkehrsunternehmen auch die Zeitverluste und Kostenbelastung der Fahrgäste sowie die Belastung der Volkswirtschaft durch Ausfallzeiten, Staus und die langfristige Abwanderung von Fahrgästen einzubeziehen.
- Eine Kostenbeteiligung der Veranlasser von Baumaßnahmen an den Kosten der Ersatzmaßnahmen bzw. die volle Kostenübernahme schafft Anreize, Streckensperrungen

fahrgastorientierter zu gestalten. Wir empfehlen zudem, bei der gemeinnützigen DB InfraGo AG als wesentliche Kennzahl für den Unternehmenserfolg eine möglichst geringe Zahl von Sperrtagen (sowohl geplante wie ungeplante) je Strecke einzuführen.

- Aufsichtsbehörden und Aufgabenträger dürfen sich nicht darauf beschränken, die Qualität von Ersatzverkehren zu beobachten und ggf. zu pönalisieren. Sie sollten eine proaktive Rolle bei Koordination und Planung und bei der Fahrgastinformation einnehmen. Das gilt insbesondere, wenn mehrere Verkehrsunternehmen von einer Sperrung betroffen sind. Die Fahrgäste erwarten Planung und Informationen aus einer Hand.
- Wie bei den Hochleistungskorridoren dürfen auch im Regionalnetz langfristige Sperrungen nur dann erfolgen, wenn alle absehbar notwendigen Baumaßnahmen an einer Strecke während dieses Zeitraums durchgeführt werden. Im Rahmen von Sanierungen sollten weiterhin gleich Zukunftsinvestitionen wie Erneuerung der Stellwerkstechnik oder Elektrifizierung zumindest vorbereitet werden. Voraussetzung ist, dass der Freistaat seinen Schienennahverkehrsplan aktualisiert und somit Planungssicherheit herstellt und die Verfügbarkeit der Finanzierungstöcke und die Genehmigungsverfahren koordiniert und vereinfacht werden.