

# Positionspapier Baustellen & Fahrgäste

## Vorwort

Baustellen sind notwendig, um unsere Infrastruktur in Stand zu erhalten, neue Kapazitäten zu schaffen, Reisezeiten zu verkürzen oder Bahnhöfe wertiger zu gestalten. 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 Finanzierungsvereinbarung).
- 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. Die Fahrzeuge sind klar erkennbar zu beschildern.
- 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 14 km, in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen auch öfter) Ausweich- und Überholgleise sowie Gleiswechsel bereitgehalten werden.
- Es muss eine flexible Stellwerkstechnik eingesetzt werden, die folgende Kriterien erfüllen:
  - 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 in der Fläche verteilte Gleise zur Abstellung von Gleisbauzügen
- Mindestens eine **leistungsfähige** Rückfallebene muss vorhanden sein

## 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.
- 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.

## Baustellengestaltung

- Baustellen sind nach volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten zu planen. Nicht die betriebswirtschaftlich billigste Lösung, sondern die Lösung mit dem 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.
- 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 (24h) volle Leistung zu erbringen. Es dürfen nicht alle Baustellen mit unumgänglicher Vollsperrung gleichzeitig in die Schulferien gelegt werden. Umleitungsstrecken sind bereit zu halten.
- 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.

## SEV & Fahrplanabweichungen

### Gestaltung des Baustellenfahrplans

- Ein Fahrplan muss einfach sein:
  - Fahrpläne sollten konstant sein und nicht täglich variieren.
  - Für einen einfach zu merkenden Fahrplan sind Kunden bereit auf Fahrten zu verzichten, die nur an einzelnen Tagen angeboten werden könnten.
  - Es ist auch in Baustellen ein Taktfahrplan zu realisieren. Dafür ist ggf. eine Absprache zwischen mehreren EVU nötig.
- 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.
  - 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 ist vorzunehmen, um SEV-Strecken ohne Baustellen zu finden

### Information über den Fahrplan

- **Rechtzeitige Information**
    - Erhöhung der Planungsfristen
    - Wenn man Züge über bis zu sechs Monate im Voraus buchbar macht, muss auch gewährleistet sein, dass zumindest alle planbaren Baustellen zu diesem Zeitpunkt in die Auskunftssysteme eingearbeitet sind.
    - Information im Zug der betroffenen Linie in den Wochen vor der Baustelle, auch durch Ansagen.
  - **Konsistente und kompakte Information**
    - Fahrplanhefte, Aushänge, Bahnsteiganzeigen und Online-Auskunft 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 Fahrplanhefte, Plakate, ...
      - DB Regio
      - DB FV
      - Nicht-DB-EVU
      - ÖPNV
      - Aufgabenträger
- ⇒ Ersatzkonzept aus einem Guss

### Informationen im Rahmen des SEV

- **Beschreibung des Weges zum SEV**
  - Der Weg muss in den Auskunftssystemen auffindbar sein:
    - Zeichnung im Fahrplanheft
    - Einfache Darstellung direkt von der Website oder der Fahrplan-App aus, kein Durchsuchen von Baufahrplänen
  - Der Weg muss vor Ort 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.
    - Bei temporär nicht mehr genutzten Bahnsteigen empfiehlt sich deren Abspernung, so dass auch Gewohnheitskunden, die in ihrer Routine den Weg zu 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

- Beschilderung des SEV
    - Busse müssen klar als SEV markiert sein
    - Aussagekräftige Beschilderung – vor allem bei mehreren Linien/Richtungen:
      - Nutzung 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 ...)

### Durchführung des SEV

- Einsatz kompetenten Personals
  - Die Busfahrer sollten die Strecke kennen, die sie fahren oder zumindest nach Navi fahren. Ein Navigationssystem muss zur Unterstützung, unter anderem auch wegen Stausituationen vorhanden sein.
  - Halte (ganze Orte) sollten nicht ausgelassen werden, weil jemand nicht auf „Halt“ gedrückt hat – wartende Fahrgäste werden zurückgelassen
  - Wenn keine Zugbegleiter im Bus sind, sollte der Fahrer eine Grundkenntnis des Tarifs haben – ein Tarif sollte dabei immer nur so komplex sein, dass die eigenen Fahrer ihn verstehen.
- Personal beim Umstieg Bus <> Bahn
  - Zugbegleiter sollten möglichst auch umsteigen und im Bus mitfahren, gerade bei Stau kann so den Fahrgästen 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 SEV-Maßnahme sollte Personal an den Zwischenhalten kurz auf den Bahnsteig schauen, ob dort Reisende stehen, die noch nicht informiert sind.