Bundesnetzagentur

# Ergebnisbericht des Arbeitskreises „Fahren und Bauen“ der Bundesnetzagentur (Stand: 21.06.2016)

## I. Anlass / Hintergrund

Bereits seit 2007 steht das Thema „Baumaßnahmen“ im Fokus der Bundesnetzagentur. Anlass waren Beschwerden von vielen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) über fehlende Informationen und die Möglichkeit zu Abstimmungen zu Baumaßnahmen, die zu unvorhergesehenen Verspätungen im Bahnverkehr, hohen Kosten bei den EVU und zu Unzufriedenheit bei den Kunden führten. In der Folge erarbeitete die DB Netz AG in enger Abstimmung mit der Bundesnetzagentur ein neues Regelwerk „Fahren und Bauen“ und veröffentlichte dieses Ende 2008. Auf Grund der vermehrten Berücksichtigung von Baumaßnahmen im Netzfahrplan, der früheren Informationen und Abstimmungen über Baustellen sollte es den EVU möglich sein, für viele Züge die veränderten Fahrplanzeiten frühzeitig ihren Kunden mitzuteilen. In der Folgezeit erfolgten schrittweise weitere Anpassungen und Verbesserungen des Regelwerks „Fahren und Bauen“, welches sich aktuell in der Richtlinie 402.0305 der Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) wiederfindet.

Seit geraumer Zeit, insbesondere seit 2014 häuften sich erneut Beschwerden von EVU bei der Bundesnetzagentur. Dabei handelte es sich insbesondere um Beschwerden über Defizite in der Information und Abstimmung der Baumaßnahmen mit den EVU sowie fehlerhafte Planungen, die zu kurzfristigen Änderungen von Betriebsabläufen und somit zu zusätzlichen Kosten bei den EVU führten. Zu berücksichtigen ist hierbei insbesondere der erhebliche Verbrauch an Personalkapazitäten bei den EVU. Dieser ist notwendig, um die Vielzahl von Informationen im Rahmen des Planungsprozesses zunächst erfassen zu können und insbesondere in einer regelkonformen Art und Weise für die Mitarbeiter im Betriebsdienst aufzubereiten. Dieser Aufwand entsteht insbesondere vor dem Hintergrund, dass es derzeit keine einheitliche IT gibt. Eine Vielzahl von Verfahren der Bundesnetzagentur (mit Ortsterminen) und Gesprächen zur Klärung von Sachverhalten waren die Folge.

Angesichts der Vielzahl der Probleme und Betroffenen wurde ein gemeinsamer Arbeitskreis mit EVU, Aufgabenträgern und der DB Netz AG gegründet, um Lösungen für die aktuellen Probleme zu finden.

## II. Arbeitskreis

Der Arbeitskreis setzte sich neben Vertretern der Bundesnetzagentur aus folgenden Unternehmen zusammen: DB Netz AG, DB Fernverkehr AG, DB Schenker Rail Deutschland AG, DB Regio AG, Agilis Verkehrsgesellschaft mbH & Co.KG, Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH, WestfalenBahn GmbH, NordWestBahn GmbH, Ostdeutsche Eisenbahn GmbH, Havelländische Eisenbahn AG, boxXpress GmbH, Die Länderbahn GmbH DLB, Abellio GmbH, Metronom Eisenbahngesellschaft mbH, VTG AG, Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen, Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd.

Der Arbeitskreis hat den derzeitigen Sachstand auf Basis der Richtlinie 402.0305 analysiert. Vielfältige Probleme wurden identifiziert und Lösungsansätze erarbeitet. Die Bundesnetzagentur dankt an dieser Stelle allen Unternehmen für ihren Einsatz und ihre tatkräftige Unterstützung im Rahmen des Arbeitskreises.

## III. Zielsetzung

Aufgabe des Arbeitskreises war es, zunächst die aktuellen Probleme auf Seiten der Zugangsberechtigten detailliert zu benennen und in Themenfelder einzuordnen. Einige Probleme konnten im Rahmen der Diskussion unmittelbar geklärt werden, weil z.B. unterschiedliche Verständnisse von Regelungen bestanden. Einige Sachverhalte wurden aus dem Arbeitskreis ausgelagert, weil es sich z.B. um solche Sachverhalte handelt, die nicht vorwiegend im Zusammenhang mit Baumaßnahmen stehen. Hierbei handelt es sich z.B. um die Problematik der Berücksichtigung von ausreichenden Kapazitäten für den Gelegenheitsverkehr. Diese Problematik wäre bei Bedarf gesondert zu diskutieren. Nachfolgend werden die verbliebenen Problembereiche dargestellt, die der Arbeitskreis als dringend lösungsbedürftig identifiziert hat. Bereits erarbeitete Lösungsansätze werden dabei beschrieben. Für Problembereiche, für die keine kurzfristigen Lösungen zu realisieren sind, wird eine entsprechende Begründung dargestellt. Von der DB Netz AG wird erwartet, dass dazu Zeithorizonte festgelegt werden, innerhalb derer eine Lösung angestrebt wird. In der Anlage zu diesem Ergebnisbericht sind die einzelnen Themenfelder mit Lösungsansätzen in tabellarischer Form zusammengefasst und dargestellt.

Dieses Papier fasst alle notwendigen Verbesserungsmaßnahmen aus Sicht der Zugangsberechtigten zusammen. Zu den aufgezeigten Verbesserungspotenzialen werden von der DB Netz AG marktgerechte Lösungen entwickelt und im zugesagten Zeitrahmen umgesetzt. Richtlinien werden entsprechend angepasst. Über die Entwicklung in den einzelnen Themenbereichen wird kontinuierlich von DB Netz AG berichtet. Ziel des Dialogs zwischen der DB Netz AG, den Zu-

gangsberechtigten, Aufgabenträgern und der Bundesnetzagentur war es, behördliche Maßnahmen gegen die DB Netz AG durch einvernehmliche Vereinbarungen über notwendige Weiterentwicklungen beim Regelwerk „Fahren und Bauen“ bzw. damit im Zusammenhang stehender IT-Anwendungen zu vermeiden.

## IV. Ergebnisse des Arbeitskreises

Der Arbeitskreis hat sich im Wesentlichen mit den folgenden Themenfeldern auseinandergesetzt:

1. Datengrundlage / Darstellung in den Unterlagen
2. Kommunikation und Stellungnahmemöglichkeiten
3. Ausfall von Baumaßnahmen
4. Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen
5. einheitliche Vorgehensweise in den unterschiedlichen Regionalbereichen der DB Netz AG
6. Erschwerniskosten

**Vorgehensweise**

Zu den einzelnen Punkten wird jeweils folgende Unterteilung vorgenommen:

- Problembeschreibung
- Lösungsansätze
- Ergebnis

### 1. Datengrundlage / Darstellungen in den Unterlagen

#### a) Problembeschreibung

**Art und Weise der Darstellung**

Grundsätzlich müssen die Informationen zu den Baumaßnahmen in einer Art und Weise dargestellt werden, die es den Zugangsberechtigten ermöglicht, fundierte Stellungnahmen abgeben zu können.

Insgesamt wurde die Art der Darstellung in den Planungsparametern (PP) bzw. der Kundeninformation Großbaumaßnahmen (KiGbau) kritisiert. Die Dateien seien viel zu umfangreich. Insbesondere für die PP gelte, dass es keine Filtermöglichkeiten gebe, so dass das Portal nicht sinnvoll nutzbar sei.

Darstellbar müsse eine Mehrfachbetroffenheit des einzelnen Zuges sein (Betrachtung des gesamten Streckenverlaufs, z.B. in der Art einer Routenplanung), so dass nicht alle Baumaßnahmen einzeln bewertet werden müssen.

**Grundentlastung**

Weiterhin sei grundsätzlich nur eine potenzielle Betroffenheit der Züge abgebildet. Als Beispiel einer unverständlichen Darstellung, zu der dementsprechend auch keine qualifizierte Stellungnahme möglich sei, wurde der Begriff „Grundentlastung" in den PP genannt. Die EVU erklärten, dass sie allein auf Grund der Aussage „Grundentlastung" ihre Betroffenheit bzw. Auswirkungen für ihre Verkehre und die noch verbleibende Kapazität nicht ermitteln können. Sie müssten mindestens eine prozentuale Auswertung pro Verkehrsart erhalten, um so wenigstens ableiten zu können, wie hoch die Betroffenheit je EVU sein könnte und eine Kostenschätzung des Mehraufwandes vornehmen zu können.

**Aktualität der Datenbasis**

Die für die Planung zu Grunde gelegte Datenbasis sei von der Integrierten Bündelung (IB) bis zum Endstück der KiGbau identisch. Es fände keine Fortschreibung in der Art und Weise statt, dass aktuelle Erkenntnisse aus der Planung (Bauplanung/Fahrplandaten) berücksichtigt werden.

**Änderungen in der ZvF**

Bei Änderungen und Ergänzungen z.B. der Zusammenstellung vertrieblicher Folgen (ZvF), sei nicht feststellbar, worum es sich bei der Änderung handele, Änderungen würden auch nicht besonders markiert. Man müsse immer die gesamten Dokumente miteinander vergleichen, was einen sehr hohen Zeitaufwand erfordern würde und damit kaum leistbar sei.

**Einheitliche Formate und Änderungen**

Kritisiert wurde darüber hinaus, dass es kein einheitliches Format für die Informationen gebe und sich der Prozessablauf von der IB über die PP, die KiGbau, die ZvF sowie die Fahrplananordnung (Fplo) nicht nachvollziehen lasse. Z.B. werde die Darstellung der baubedingten Einschränkungen der Infrastruktur (BbEI) im Excel-Format veröffentlicht, bei der KiGbau handele es sich um eine eigenständige Internetanwendung, die ZvF und die Fplo hingegen würden im Word-Format bekannt gegeben. Da die Änderungen innerhalb der einzelnen Prozessschritte nicht erkennbar seien, müssten die Unternehmen in jedem Verfahrensstadium wieder bei „null" beginnen und sich mühsam alle Baumaßnahmen heraussuchen, zu denen sie sich bereits in den vorangegangenen Stadien geäußert haben. Wünschenswert sei eine einheitliche Internetanwendung (welche die Nutzung bisheriger Schnittstellen ermöglicht), aus der sich die gesamte Änderungshistorie ablesen lässt („elektronische Akte"). Zu berücksichtigen sei in diesem Zusammenhang das Erfordernis, dass sich die Informationen auch auf mobilen Endgeräten abrufen lassen. Derzeit werde z.B. die ZvF im RTF-Format verschickt, welche sich auf mobilen Endgeräten nicht fehlerlos abbilden lasse. Optimal wäre, die eigene Unterwegsbetroffenheit über einen Routenplaner anhand der Laufwegseingabe ermitteln zu können.

**Verlässlichkeit der Informationen**

Insgesamt müssten die veröffentlichten Informationen zu den Baumaßnahmen verlässlich sein. Das bedeutet, dass es nicht zu mehr Auswirkungen kommen dürfte als ursprünglich angekündigt. Vielmehr müsse der Detailgrad im Laufe des Planungsprozesses zunehmen. Stehen zu Beginn des Planungsprozesses noch keine detaillierten Angaben fest, müssen diese im Laufe der Zeit und von Dokument zu Dokument zunehmen. Abweichungen hinsichtlich der Auswirkungen auf die geplanten Verkehre müssten die absolute Ausnahme darstellen und dürften nur noch bei schwerwiegenden Gründen vorkommen.

**Längen- und Lasteinschränkungen**

Derzeit würden in den PP nur Profileinschränkungen bekannt gegeben, aber keine Längen- und Lasteinschränkungen. Von Seiten des Marktes besteht allerdings ein Bedürfnis dafür, diese Informationen für ihren Planungsprozess bereits vor Aushändigung der Fplo zu erhalten.

**b) Lösungsansätze**

**Art und Weise der Darstellung**

Im Zusammenhang mit dem gesamten Komplex der Datengrundlage sowie der Darstellung der Baumaßnahmen hat die DB Netz AG ein „Projekt zur Weiterentwicklung der IT-Systeme" gestartet. Für dieses Projekt sind finanzielle Mittel ab dem Jahr 2016 budgetiert. Die Entwicklung der IT-Systeme erfolge im so genannten agilen Verfahren, so dass relativ schnell Weiterentwicklungen realisierbar seien. Es können mehrere Anpassungen parallel erfolgen, um kurzfristig Verbesserungen zu erzielen. Diese basieren nach Angaben der DB Netz AG auf den Vorschlägen der Zugangsberechtigten. Diese „agile" Weiterentwicklung der vorhandenen IT-Systeme wird von den Zugangsberechtigten auch grundsätzlich positiv bewertet. Als Beispiel wird eine Livekarte genannt, welche Baustellen mit 12-wöchigem Vorlauf visualisiert. Um einen effektiven Nutzen dieser Anwendung zu erzielen, wird hierbei jedoch eine Verknüpfung der baubedingten Auswirkungen mit den Fahrplandaten gefordert. Insgesamt ist eine bessere Visualisierung der Baustellen mittels Karten wünschenswert.

Für 2020[1] hingegen sei eine vollkommen neue Entwicklung der IT-Systeme für das Baustellenmanagement geplant, die sehr komplex sei. Das vorerwähnte Projekt sei ein erster Schritt zur grundlegenden gesamthaften Erneuerung der IT-Systeme. Mit der Realisierung dieser umfangreichen Anpassungen wären dann nach Aussage der DB Netz AG auch eine Darstellung der Mehrfachbetroffenheit im einzelnen Zuglauf sowie eine Filterung für bestimmte Strecken und Züge möglich. Das IT-System soll künftig auch eine „linienscharfe" Anzeige ermöglichen.

[1] Wenn im Folgenden von 2020 gesprochen wird, ist damit nicht das Netzfahrplanjahr gemeint, sondern das Kalenderjahr 2020.

Es wurde angeregt, dass die Zugangsberechtigten nach Vorstellung der „Bündelsteckbriefe" im Rahmen der Integrierten Bündelung (IB) innerhalb einer angemessenen Frist im Nachgang der Informationsveranstaltungen (ca. X-21) noch eine Stellungnahme abgeben können.

**Grundentlastung**

In Bezug auf den Begriff der „Grundentlastung" bestand insgesamt Einigkeit dahingehend, dass es nicht ausreicht, wenn in den Informationssystemen lediglich der Begriff „Grundentlastung" erwähnt wird, aber keine weiteren Angaben zu den Einschränkungen der Verkehre getroffen werden. Ziel ist diesbezüglich eine Darstellung der konkreten Kapazitätseinschränkung bzw. eine Abbildung der verbleibenden Kapazität. Nach Aussage der DB Netz AG sei diese Änderung nicht kurzfristig umsetzbar.

**Aktualität der Datenbasis**

Hinsichtlich der nicht erfolgenden Fortschreibung der für die Planung zu Grunde gelegten Datenbasis erklärte die DB Netz AG, dass zurzeit von der IB bis zur KiGbau dieselben Datengrundlagen verwendet würden. Eine aktualisierte Datenbasis werde erst für die ZvF zu Grunde gelegt. Dieses Problem könne nicht kurzfristig behoben werden, da die Planungen allesamt auf dem vorletzten Netzfahrplan beruhen. Ab der KiGbau sollte aus Sicht der Zugangsberechtigten der reale Fahrplan als Grundlage herangezogen werden.

Mit der geplanten umfangreichen Weiterentwicklung der IT-Systeme soll aber auch gewährleistet werden, dass die Fahrplandaten mit der weiteren fahrplantechnischen Planung der Baumaßnahme jeweils aktualisiert werden. In diesem Zusammenhang erläuterte die DB Netz AG, dass sie erstmals mit einem so genannten technischen Basisfahrplan arbeite. Für den Fahrplan 2018 werde als Basis der Netzfahrplan 2016 zugrunde gelegt. Bis zu diesem Zeitpunkt voraussichtlich bereits realisierte Infrastrukturanpassungen sowie beabsichtigte neue Fahrplankonzepte sollen in den „technischen Basisfahrplan" eingearbeitet werden. Auf dieser Basis würden die baubedingten Kapazitätseinschränkungen für 2018 mit den Alternativkonzepten geplant. Hierdurch werde eine präzisere Planungsaussage hinsichtlich der zur Verfügung stehenden Kapazität möglich.

**Änderungen in der ZvF**

Bezüglich der Nachverfolgung der Änderungen in der ZvF hat die DB Netz AG bei ihrem IT-Dienstleister die Entwicklung einer Funktion in Auftrag gegeben, die Änderungen in den unterschiedlichen ZvF-Versionen kenntlich macht. Wünschenswert ist aus Sicht der Zugangsberechtigten eine offensichtliche Kenntlichmachung, z.B. durch die Verwendung von verschiedenen Farben.

**Einheitliche Formate und Änderungen**

An der Vereinheitlichung der Formate der unterschiedlichen Informationsplattformen wird nach Aussage der DB Netz AG derzeit gearbeitet.

**Verlässlichkeit der Informationen**

Die Verlässlichkeit der veröffentlichten Informationen zu den Baumaßnahmen ist von allen Seiten gewünscht. Einigkeit bestand auch darüber, dass Planungsfehler grundsätzlich nicht vorkommen sollten. Im Fall von unausweichlichen Abweichungen (z.B. im Fall naturschutzrechtlicher Belange) müssen die Gründe hierfür nachvollziehbar dargestellt werden. Diesbezüglich sollte eine Anpassung der Richtlinie 402.0305 vorgenommen werden.

**Längen- und Lasteinschränkungen**

Die frühzeitige Darstellung von Längen- bzw. Lasteinschränkungen soll im Rahmen der IT-Anpassungen ermöglicht werden. Vor dem Hintergrund, dass in der KiGbau entsprechende Logiken entwickelt werden müssen, die eine laufwegabschnittsscharfe Darstellung ermöglichen, wird die Änderung nicht kurzfristig realisierbar sein. Nach Aussage der DB Netz AG könnten eventuell bestehende Einschränkungen bis zur IT-Anpassung im Rahmen der Fahrlagenberatungen erörtert werden. Auch die Web-Anwendung „GretA" stellt Informationen über mögliche Grenzlasten zur Verfügung.

**c) Ergebnis**

**Art und Weise der Darstellung**

Potenzielle Mehrfachbetroffenheiten auf dem betreffenden Laufweg lassen sich bereits heute in der KiGbau abbilden. Eine Ableitung der tatsächlichen Betroffenheit des jeweiligen Zuges ist allerdings nicht möglich. Diese Funktionalität soll im Rahmen der Neustrukturierung der IT-Systeme bis zum Jahr **2020** verfügbar sein. Gerade die Beeinträchtigung von Zugläufen durch mehrere Baumaßnahmen wird allerdings in der Praxis als besonders gravierend angesehen, so dass diesbezüglich eine frühere Abbildung über die IT-Systeme als sehr dringlich angesehen wird. Grundsätzlich müssen die Informationen zu den Baumaßnahmen in einer Art und Weise dargestellt werden, die es den Zugangsberechtigten ermöglicht, fundierte Stellungnahmen abgeben zu können.

**Grundentlastung**

Die DB Netz AG hat erklärt, dass bezüglich der Darstellung der derzeit so genannten Grundentlastung keine kurzfristige Anpassung der IT-Systeme möglich sei, welche eine Aussage zu verbleibenden Kapazitäten ermöglichen würde. Vielmehr sei diese Funktionalität als Teil der Neustrukturierung bis **2020** vorgesehen. Ein Abwarten bis 2020 ist aus Sicht der Bundesnetzagentur in diesem Punkt nicht tragbar. Dem Wort „Grundentlastung" lassen sich keinerlei Informationen hinsichtlich der Auswirkungen entnehmen. Eine andere Art der Darstellung muss dementsprechend kurzfristig erfolgen. Dass verbesserte und detailliertere Darstellungsformen bereits heute möglich sind, zeigt das Beispiel des Regionalbereichs Nord. Hier wurden für das Regionale Bauinformationsgespräch am 05.11.2015 bereits detaillierte Angaben im Zusammenhang mit der Grundentlastung präsentiert. Die DB Netz AG hat erläutert, dass jegliche Angaben zur kapaziti-

ven Einschränkung derzeit händisch eingegeben werden müssen. Daher könne keine Zusage getroffen werden, wonach für jede Maßnahme detaillierte Angaben veröffentlicht werden. Es wurde vereinbart, dass zumindest für „relevante" Strecken eine Sicherheit für die Zugangsberechtigten besteht, dass spätestens zum Zeitpunkt der Bauinformationsgespräche (BIG) die Informationen zum Verkehrsartenmix zur Verfügung stehen. „Relevante" Strecken sind solche, bei denen umfangreiche Auswirkungen zu erwarten sind. Diese sind insbesondere abhängig von der Anzahl der betroffenen Züge, den zu erwartenden Fahrzeitverlängerungen, den Kapazitätsminderungen sowie der Notwendigkeit zur Nutzung alternativer Laufwege. Regelmäßig handelt es sich um „relevante Strecken", wenn diese von allen drei Verkehrsarten genutzt bzw. stark nachgefragt werden und damit bei darauf auftretenden Einschränkungen direkt oder indirekt überregionale Auswirkungen entfalten. Regionale Baumaßnahmen können ebenso betroffen sein, wenn diese eine hohe Außenwirkung haben (z.B. Sperrung einer S-Bahn-Stammstrecke).

Eine stabile Planungsgrundlage setzt darüber hinaus voraus, dass Maßnahmen der Grundentlastung nicht unterjährig von weiteren Maßnahmen im gleichen Bereich überlagert werden.

**Aktualität der Datenbasis**

Eine kurzfristige Änderung dahingehend, dass die Planungen auf der Grundlage einer aktualisierten Datenbasis erfolgen, ist nach Aussage der DB Netz AG nicht möglich, sondern erst im Rahmen der umfangreichen Neustrukturierung bis zum Jahr **2020**. Ein erster Schritt zur Verbesserung liegt im „technischen Basisfahrplan", welcher die bekannten Infrastrukturanpassungen sowie neue beabsichtigte noch nicht abgestimmte Fahrplankonzepte berücksichtigt. Dieses Verfahren wurde erstmals für den Netzfahrplan 2018 angewendet. Auch für die zukünftigen Netzfahrplanerstellungen ist dieses Verfahren vorgesehen.

**Änderungen in der ZvF**

Bezüglich der Darstellung und Nachverfolgung von Änderungen in der ZvF hat die DB Netz AG erläutert, dass sie die Funktion „Markierung von Änderungen" bei einem IT-Dienstleister in Auftrag gegeben hat. Eine Implementierung dieser Funktion ist bereits erfolgt. Änderungen werden durch „Sternchen" gekennzeichnet. . Grundsätzlich wird es für sinnvoll erachtet, die Zugangsberechtigten bei der Weiterentwicklung der IT-Systeme zu beteiligen, damit die technische Entwicklung nicht an den Bedürfnissen des Marktes vorbeientwickelt wird. Von Seiten der DB Netz AG wurde eine Beteiligung der Zugangsberechtigten zugesagt. Selbstverständlich kann die DB Netz AG nicht allen Kundenwünschen gerecht werden. Aber, es werden Konsultationen stattfinden. Die Anliegen der Zugangsberechtigten können somit – soweit wie möglich – berücksichtigt werden.

Im Gegensatz zur ZvF stellt die Fahrplananordnung (Fplo) kein Planungsinstrument dar. Die Fplo ist vielmehr eine betriebliche Unterlage (u.a. für Betriebspersonale) und keine Planungsunterlage.

**Einheitliche Formate**

Kurzfristig (im Rahmen der agilen Verfahren) soll nach Aussage der DB Netz AG eine verbesserte Visualisierung der KiGbau erfolgen, welche auch mit verbesserten Filtermöglichkeiten verbunden sei. Eine Vereinheitlichung der Baufahrplan-Unterlagen – sowohl hinsichtlich ihrer optischen Ausgestaltung als auch hinsichtlich des Dateiformates – soll ebenfalls im Rahmen der agilen Verfahren erfolgen. Gleiches gilt für eine Änderung der BbEI dahingehend, dass diese im gleichen Rahmen (Abstimmung) wie auch im gleichen Format wie die KiGbau angeboten werden sollen. Es wird sich insgesamt um Web-Anwendungen handeln. Als einzelne Dokumente innerhalb dieser Anwendungen sollen Standardformate verwendet werden. Angestrebt wird hierfür jeweils eine Realisierung im Jahr **2017**.

**Verlässlichkeit der Informationen**

Hinsichtlich der Verlässlichkeit der Informationen zu den voraussichtlichen Auswirkungen der Baumaßnahmen wird die Richtlinie 402.0305 ergänzt. Es wurde vereinbart, dass nach Ablauf eines festzulegenden Zeitpunktes eine nachträgliche Umplanung von Baumaßnahmen hinsichtlich des anzuwendenden Betriebsverfahrens, der zeitlichen Lage (gleichzusetzen mit der Absage einer Baumaßnahme) oder der räumlichen Lage nicht mehr vorgenommen werden darf, sofern sich hieraus erhöhter Aufwand für die Zugangsberechtigten ergibt. Dies gilt nicht, sofern die Umplanung aus Gründen erfolgt, welche die DB Netz AG nicht zu vertreten hat. Als festgelegter Zeitpunkt gilt bei im Netzfahrplan ausgeregelten bzw. grundentlasteten Baumaßnahmen der erfolgte Abschluss des entsprechenden Einzelnutzungsvertrages. Bei übrigen Baumaßnahmen gilt der Zeitpunkt der Herausgabe des ZvF-Endstückes (bei A-Maßnahmen) bzw. der Versand der aktualisierten ZvF (bei B-Maßnahmen). Die entsprechende Ergänzung der Richtlinie 402.0305 in diesem Punkt erfolgt bis zur nächsten SNB-Änderung im **Herbst 2016**.

**Längen- und Lasteinschränkungen**

Eine Aufnahme von Längen-, Last- und weiteren Einschränkungen auf Umleitungsstrecken in die KiGbau bzw. die BbEI ist nach Aussage der DB Netz AG auf Grund fehlender IT-Möglichkeiten kurzfristig nicht möglich. Diese Anwendung soll bis zum Jahr 2020 realisiert werden. Es ist Aufgabe des EIU, im Rahmen der Fahrplankonstruktion Festlegungen auf Basis der Streckenparameter zu treffen und an das betroffene EVU zu kommunizieren. Dies gilt auch bei Umleitungen auf Grund von Baumaßnahmen. Die DB Netz AG strebt in Abhängigkeit von IT-technischen Zwangspunkten an, erste Verbesserungen für diese Problematik in Zwischenschritten zu entwickeln, so z.B. mit dem Grenzlastanzeiger „GretA“ oder der Web-Anwendung „Trassenfinder“. Einschränkungen in Form von verfügbaren Abstellanlagen werden von der Betrachtung zunächst ausgenommen. Bislang werden Serviceeinrichtungen und Trassen getrennt voneinander betrachtet. Die Möglichkeiten einer Harmonisierung werden zurzeit geprüft.

## 2. Kommunikation / Stellungnahmen zu Baumaßnahmen

### a) Problembeschreibung

**Umgang mit Stellungnahmen**

Es wurde kritisiert, dass die Stellungnahmen der Zugangsberechtigten nicht in angemessener Form bei den Planungen berücksichtigt werden.

Die Kritik richtete sich darauf, dass die DB Netz AG allgemein dazu übergegangen sei, im Rahmen der Rückmeldung zu den Stellungnahmen zur KiGbau folgende Antwort zu geben: „Ihre Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen. Es wird versucht, im weiteren Planungsverlauf im Rahmen der ZvF eine Lösung zu finden." Zum Zeitpunkt der (späteren) Übersendung der ZvF sei aber eine Einflussnahme auf die Planung der Baumaßnahme gar nicht mehr möglich. Darüber hinaus sei die Antwort der DB Netz AG oftmals sehr pauschal.

**Abstimmung bei Großbaumaßnahmen**

Insbesondere bei Baumaßnahmen mit großräumigen, vielfältigen Auswirkungen sollte von Seiten der DB Netz AG grundsätzlich eine Abstimmungsrunde mit allen betroffenen Zugangsberechtigten eingerichtet werden, so dass die Auswirkungen mit allen Beteiligten frühzeitig vor Abschluss der Planungen besprochen und gemeinsame Lösungsvorschläge erarbeitet werden können und ggf. noch Einfluss ausgeübt werden kann.

**Konkrete Fahrzeiten in der ZvF**

Insgesamt besteht von Seiten der Zugangsberechtigten das Bedürfnis für genauere Fahrzeiten in der ZvF (vom Anfangs- bis zum Zielbahnhof) sowie für eine frühere Bekanntgabe der Fahrzeiten (nicht erst mit der Fplo).

### b) Lösungsansätze

Grundsätzlich besteht gemäß der Richtlinie 402.0305 die Verpflichtung der DB Netz AG, ihre Entscheidungen zu begründen, wenn diese von den Stellungnahmen der Zugangsberechtigten abweichen (Abschnitt 3, Abs. 4).

**Umgang mit Stellungnahmen**

Bezüglich der Pauschalität der Antworten verwies die DB Netz AG darauf, dass sie vermehrt dazu übergegangen sei, in Anbetracht der Vielzahl an Baumaßnahmen und entsprechenden Stellungnahmen Textbausteine zu verwenden. Diese sollen nun kurzfristig angepasst und ergänzt werden. Grundsätzlich sollen selbstverständlich keine fehlerhaften Textbausteine verwendet werden. Es besteht immer die Möglichkeit, sich nach Erhalt einer schriftlichen Antwort seitens der DB Netz AG z.B. auf telefonischem Wege mit der DB Netz AG in Verbindung zu setzen, für den Fall, dass der Zugangsberechtigte seine Interessen nicht ausreichend gewahrt sieht.

Eine Antwort dahingehend, dass die Stellungnahme zur Kenntnis genommen wurde und versucht wird, im weiteren Planungsverlauf eine Lösung zu finden, soll künftig vermieden werden.

**Abstimmung bei Großbaumaßnahmen**

Hinsichtlich der Abstimmung bei Großbaumaßnahmen erklärte die DB Netz AG, dass sie bereits jetzt größere Maßnahmen („Leuchtturmprojekte") frühzeitig mit den Zugangsberechtigten bespreche. Mit einem Vorlauf von bis zu fünf Jahren würden die geplanten Projekte vorgestellt, damit die Zugangsberechtigten sich zu den Planungen äußern und ggf. noch Anpassungen vorgenommen werden könnten. Bislang finden sich in der Richtlinie 402.0305 noch keine Ausführungen zu Beteiligungen des Marktes zu einem solch frühen Zeitpunkt. Da sich die DB Netz AG diesbezüglich in der Erprobungsphase befindet und noch Erfahrungen sammelt, wurde vorgeschlagen, zunächst eine Ergänzung der Richtlinie 402.0305 als „Merkposten/Platzhalter" aufzunehmen und die Ergänzung umzusetzen, sobald sich eine Festschreibung des Verfahrens in der Richtlinie vornehmen lässt. Diskutiert wurde darüber hinaus z.B. eine Kategorisierung von Projekten, bei denen eine frühe Beteiligung sinnvoll und erforderlich wäre, da sich ein solches Verfahren nicht für jede Baumaßnahme eignet. Als mögliche Kriterien wurden der Umfang, die Bedeutung und die verkehrlichen Auswirkungen der jeweiligen Maßnahme angeführt.

**Konkrete Fahrzeiten in der ZvF**

Das langfristige Ziel – auch der DB Netz AG – sei ein tagesaktueller Fahrplan. In einem solchen Fahrplan sollen alle Baumaßnahmen und sonstigen planbaren Infrastruktureinschränkungen berücksichtigt werden. Das Baugeschehen soll in der Zukunft keine ungeplante Störung des Eisenbahnbetriebs mehr darstellen, sondern eine geplante Einschränkung der Infrastruktur, die in den Fahrplänen und Auskunftssystemen für die Kunden bereits berücksichtigt ist.[2] Die Ergebnisse dieser tagesaktuellen Konstruktion sollen dann früher vorliegen als heute (Fplo). Dann gäbe es auch keinen Bedarf mehr für Qualifizierte Schätzungen (QS) sowie Konzeptschätzungen (KS). Der Projektzeitplan sieht eine Realisierung des Gesamtprojekts für 2020 vor.

Eine Bekanntgabe der Fplo bereits drei Wochen vor der Baumaßnahme (und nicht wie bislang zwei Wochen vorher) ist bereits mit Inkrafttreten der SNB im April 2016 vorgesehen.

Um eine zuverlässige Kommunikation der Fahrplanänderungen den Fahrgästen gegenüber sicherzustellen, wäre eine Bekanntgabe mindestens vier Wochen, besser noch sechs Wochen vor Beginn der Baumaßnahme anzustreben. Solange eine frühere Bekanntgabe der Fplo seitens der DB Netz AG noch nicht grundsätzlich sichergestellt werden kann, könnte zumindest eine Formulierung in die Richtlinie 402.0305 aufgenommen werden für Fälle, in denen die Fahrzeiten bereits früher bekannt sind und bereits vor Ablauf der in Abschnitt 4 Abs. 9 und 10 genannten Frist übermittelt werden können. Eine mögliche Formulierung könnte wie folgt lauten:

---

[2] Zukunft Bahn – Gemeinsam für mehr Qualität, mehr Kunden, mehr Erfolg, Team *Zukunft Bahn* DB AG (Herbst 2015), S. 13

Abschnitt 4 Abs. 9 letzter Satz (A-Maßnahmen)

„Die DB Netz AG stellt die Informationen über die endgültigen Fahrzeiten frühestmöglich bereit, spätestens jedoch drei Wochen vor Baubeginn in Form der Fplo."

Abschnitt 4 Abs. 10 (B-Maßnahmen)

„(...) 7 Wochen vor Baubeginn endet der Zeitraum für die Abstimmung mit den EVU. Anschließend werden frühestmöglich die endgültigen Fahrzeiten bereitgestellt, spätestens in Form der Übergabeblätter bei Bedarf 4 Wochen und in Form der Fplo 3 Wochen vor Baubeginn."

**c) Ergebnis**

**Umgang mit Stellungnahmen**

Die Verwendung von Textbausteinen kann sinnvoll sein, wenn sich dadurch ähnliche Fallgestaltungen schneller bearbeiten lassen. Inwiefern im Einzelfall ein Textbaustein geeignet ist, um auf eine Stellungnahme zu antworten, muss die DB Netz AG entscheiden. Eine Anpassung der Textbausteine findet nach Aussage der DB Netz AG laufend statt, so dass sich diesbezüglich keine Fristen festlegen lassen. Vor diesem Hintergrund sollte von Seiten des Marktes darauf geachtet werden, dass eine Überarbeitung der Textbausteine stattfindet. Sollten weiterhin sehr pauschale Rückmeldungen seitens der DB Netz AG erfolgen, sollten sich die Zugangsberechtigten an die Bundesnetzagentur wenden, damit behördliche Maßnahmen ergriffen werden können. Die Antworten auf die Stellungnahmen müssen mindestens erkennen lassen, aus welchen Gründen konkrete Vorschläge der Zugangsberechtigten, die sich aus der individuellen Betroffenheit des EVU durch die jeweilige Baumaßnahme ergeben, nicht berücksichtigt werden können.

Der Verweis auf die ZvF wird nach Angaben der DB Netz AG in Zukunft nicht mehr vorkommen.

**Abstimmung bei Großbaumaßnahmen**

Die DB Netz AG ist derzeit noch nicht in der Lage, eine valide Aussage dahingehend zu treffen, wann eine Beschreibung für ein Verfahren im Hinblick auf eine frühzeitige Abstimmung von „Großbaumaßnahmen" in der Richtlinie 402.0305 vorgenommen werden kann. Bis dahin sollten die Zugangsberechtigten das Abstimmungsverfahren bei „Großbaumaßnahmen" beobachten und ihre Vorstellungen und Erfahrungen zur Diskussion stellen, damit diese entsprechend von der DB Netz AG berücksichtigt werden können. Die Bundesnetzagentur geht davon aus, dass das Verfahren spätestens in die SNB mit Gültigkeit für den **Netzfahrplan 2019** aufgenommen werden kann.

**Konkrete Fahrzeiten in der ZvF**

Eine kurzfristig umsetzbare Möglichkeit zur Angabe konkreter Fahrzeiten vom Anfangs- bis zum Zielbahnhof in der ZvF ist nach Aussage der DB Netz AG nicht gegeben. Das von ihr vorgesehene Projekt „Tagesaktueller Fahrplan" ist Teil der Neustrukturierung der IT-Systeme und daher voraussichtlich nicht vor dem Jahr **2020** realisierbar. Eine kurzfristige Änderung für die SNB mit

Gültigkeit ab April 2016 konnte bezüglich der früheren Übersendung der Fplo (mindestens drei Wochen vor der Baumaßnahme) erfolgen. Wünschenswert ist aus Sicht der Zugangsberechtigten eine frühere Bekanntgabe der Fahrzeiten, da die Fplo – aus Sicht der EVU – das finale Ergebnis der Fahrplandaten darstellt, welche auch als Grundlage für die Kommunikation der Fahrzeiten gegenüber den Fahrgästen dient.

## 3. Ausfall von Baumaßnahmen

### a) Problembeschreibung

Bei Ausfall von Baumaßnahmen bzw. einer vorzeitigen Beendigung von Baumaßnahmen erfolgen die Informationen an die EVU teilweise sehr kurzfristig bzw. wird der Ausfall überhaupt nicht kommuniziert. Dies gilt auch für kurzfristig erforderliche Verlängerungen von Baumaßnahmen. Die Reisenden bzw. Kunden des Güterverkehrs können dementsprechend nicht mehr rechtzeitig informiert bzw. können ggf. die getroffenen Ersatzmaßnahmen (z.B. SEV) nicht rückgängig gemacht werden. Es handelt sich hierbei um Baumaßnahmen, die aus unterschiedlichen Gründen nicht stattfinden. Derzeit gibt es keine Regelung zum Umgang mit dem Ausfall von Baumaßnahmen in der Richtlinie 402.0305.

### b) Lösungsansätze

Es besteht Bedarf für eine Information der Zugangsberechtigten zum frühest möglichen Zeitpunkt nach Kenntnis des Ausfalls bzw. einer vorzeitigen Beendigung der Maßnahme. Dies sollte so auch in die Richtlinie 402.0305 aufgenommen werden.

### c) Ergebnis

Die DB Netz AG wird bis zur nächsten SNB-Änderung im **Herbst 2016** in die Richtlinie 402.0305 eine Formulierung aufnehmen, nach der sie die Zugangsberechtigten ohne schuldhaftes Zögern informiert, sofern Baumaßnahmen vom Ausfall bedroht sind bzw. Baumaßnahmen vorzeitig beendet werden.

## 4. Zusammenarbeit und Abstimmung der EIU (national und international)

### a) Problembeschreibung

Die Kommunikation der EIU untereinander im Rahmen der Abstimmung von Baumaßnahmen ist sowohl im nationalen wie auch im internationalen Bereich nicht zufriedenstellend.

**Internationale Zusammenarbeit**

Problematisch im Zusammenhang mit der internationalen Zusammenarbeit sind auch die zum Teil sehr unterschiedlichen gesetzlichen Vorgaben in den jeweiligen Mitgliedstaaten. Regelungen für die Zusammenarbeit enthält das UIC-Merkblatt 451-2. Zweimal im Jahr (Mai und November) finden Abstimmungen mit den Nachbarländern statt. Allerdings existiert kein übergeordnetes Entscheidungsgremium. Jedes Land entscheide autark für seinen Zuständigkeitsbereich.

**Nationale Zusammenarbeit**

Diskutiert wurde darüber hinaus über den Weg, den die Informationen über die Baumaßnahmen und deren Auswirkungen bei Betroffenheit mehrerer (nationaler) EIU grundsätzlich nehmen sollten. Gerade in Fällen wie z.B. Bremerhaven sei regelmäßig eine Vielzahl von EVU von den Baumaßnahmen betroffen. Es sei daher nicht zielführend, wenn jedes von einer Baumaßnahme der DB Netz AG betroffene EVU auf das betroffene EIU zuginge, um es über zu erwartende Fahrplanabweichungen auf Grund von Baumaßnahmen der DB Netz AG zu informieren.

**b) Lösungsansätze**

Die Bundesnetzagentur wies darauf hin, dass nach wie vor eine gesetzliche Verpflichtung gemäß § 7 EIBV für die EIU bestehe, sich sowohl auf nationaler wie auch auf internationaler Ebene bei der Trassenzuweisung abzustimmen.

**Internationale Zusammenarbeit**

Bezüglich der Güterverkehrskorridore sieht Art. 12 der EU-VO 913/2010 vor, dass der Verwaltungsrat der jeweiligen Korridore innerhalb angemessener Fristen und in angemessener Weise den Zeitplan für die Durchführung aller Arbeiten an der Infrastruktur koordiniert, die die verfügbare Kapazität des Korridors einschränkt und diesen Plan veröffentlicht. Diese Verpflichtung aus der VO gilt es – ebenso wie die Verpflichtung aus § 7 EIBV – umzusetzen. Dazu gibt es eine Empfehlung der RNE (12/2015) für internationale Verkehre.

Ein mit allen Nachbarländern abgestimmtes Informations- und Koordinierungsverfahren über Baumaßnahmen auf internationalen Strecken muss noch entwickelt und vereinbart werden. Die DB Netz AG erklärte, dass z.B. für grenzüberschreitende Züge zwischen Deutschland und Frankreich bei Saarbrücken ein gemeinsames Projekt mit der SNCF zur Belegung von Systemtrassen gestartet wurde, welches auch baubedingte Infrastruktureinschränkungen berücksichtige.

**Nationale Zusammenarbeit**

Im Falle der Betroffenheit eines oder mehrerer EVU von Baumaßnahmen der DB Netz AG, die sich auf ein Nachbar-EIU auswirken, wäre nach Auffassung der EVU die sinnvollste Lösung,

dass die DB Netz AG als Verursacherin der Baumaßnahme bzw. einer Änderung der Baumaßnahme nicht nur das betroffene EVU, sondern auch die betroffenen EIU informieren.

### c) Ergebnis

**Internationale Zusammenarbeit**

Hinsichtlich der Kommunikation mit den Infrastrukturbetreibern der Nachbarstaaten bestehen nach Aussage der DB Netz AG Schwierigkeiten insbesondere vor dem Hintergrund unterschiedlicher Planungs- und Regelungsabläufe in den jeweiligen Mitgliedstaaten. RailNetEurope (RNE) hat Ende 2015 einen Leitfaden zur Zusammenarbeit der EIU im internationalen Verkehr hinsichtlich Information und Koordination von Baustellen beschlossen und bekanntgegeben. Die Umsetzung solcher Regelungen für internationale Schienenverbindungen muss nach Auffassung der nationalen Regulierungsbehörden unverzüglich geplant und durchgeführt werden. Die DB Netz AG verfolgt das Ziel, ihren bisherigen Standard bezüglich der in der Richtlinie 402.0305 beschriebenen Verfahren nicht auf Grund von internationalen Zwängen herabsenken zu müssen. Die Bundesnetzagentur wird gemeinsam mit anderen beteiligten Regulierungsbehörden den Fortschritt hinsichtlich der Entwicklung und Umsetzung von Regelungen zwischen den europäischen Infrastrukturbetreibern aktiv begleiten und ggf. die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben mittels behördlicher Maßnahmen fordern.

**Nationale Zusammenarbeit**

Aus Sicht der Bundesnetzagentur ist die Zusammenarbeit der Infrastrukturbetreiber untereinander insbesondere vor dem Hintergrund der Gewährung des Zugangs sehr wichtig. Es besteht ein gesetzlicher Zwang zur Zusammenarbeit.

Bezüglich der Zusammenarbeit und Abstimmung von Baumaßnahmen mit inländischen Betreibern der Infrastruktur werden voraussichtlich mit dem neuen Eisenbahnregulierungsgesetz Regelungen in Kraft treten, die nicht nur eine Zusammenarbeit der Betreiber der Schienenwege vorschreiben, sondern darüber hinaus eine Pflicht vorsehen, die aufgestellten Grundsätze und Kriterien zur Zusammenarbeit in den SNB zu veröffentlichen. Die Durchsetzung der Zusammenarbeit wird damit erleichtert. Langfristig sollte im Rahmen der Zusammenarbeit der EIU die Nutzung von gemeinsamen Datensystemen angedacht werden.

## 5. Einheitliche Vorgehensweise in den einzelnen Regionalbereichen

### a) Problembeschreibung

Die Regionalbereiche der DB Netz AG handhaben die Weitergabe der Informationen in Veranstaltungen unterschiedlich.

**b) Lösungsansätze**

Die DB Netz AG erklärte hierzu, dass sie derzeit daran arbeite, dies in der Form von „best practice" zu handhaben. Zu diesem Zweck würden aus den einzelnen Regionalbereichen Erfahrungen gesammelt, um dann Empfehlungen für alle Regionalbereiche auszusprechen.

Von Seiten der Zugangsberechtigten wurde erklärt, dass zumindest kurzfristig eine Vereinheitlichung der Zeiträume, innerhalb derer die Gespräche stattfinden, in den Regionalbereichen erfolgen sollte.

**c) Ergebnis**

Unterschiedliche Vorgehensweisen in den jeweiligen Regionalbereichen können sich diskriminierend auf die Zugangsberechtigten auswirken. Daher wird von Seiten der Bundesnetzagentur auf eine kurzfristige Vereinheitlichung bis spätestens **Ende 2016** gedrängt, die notfalls auch mittels Verwaltungsakt durchgesetzt werden würde.

## 6. Erschwerniskosten (verkehrlich und betrieblich)

Im Zusammenhang mit Baumaßnahmen sind sowohl betriebliche als auch verkehrliche Erschwerniskosten zu berücksichtigen.

**a) Problembeschreibung**

Im SPV fallen bei den EVU u.a. folgende verkehrliche Erschwerniskosten an:

- zusätzliche km-Leistungen
- Kosten für zusätzlich erforderliche Umlaufplanungen
- zusätzliche Kosten für die Reisendeninformation im Print- sowie im elektronischen Bereich
- Sonderfahrten zu den Werkstätten
- SEV ist nur dann einzubringen, wenn Kosten oberhalb des ggf. mit dem Aufgabenträger vereinbarten Pauschalbetrages auftreten, sowie bei eigenwirtschaftlichen Verkehren
- Personalmehrkosten, Energieverbrauch
- Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen (Umlaufmehrung)
- zu erwartender Fahrgastverlust, Reisende wechseln zu anderen Verkehrsträgern

Im SGV entstehen u.a. folgende verkehrliche Erschwerniskosten:

- Kosten für Umleitungen wie Personalmehrkosten, Lokeinsatz, Umlaufmehrung, Stromverbrauch, Dieselverbrauch
- Verkehrsverluste durch Abwanderung auf die Straße

- höhere Trassenpreise

**Mitteilung der Erschwerniskosten an DB Netz AG**

Eine Mitteilung der Erschwerniskosten durch die EVU an die DB Netz AG erst zum Zeitpunkt des Planungsstadiums Baukapazitätsmanagement II bzw. Baubetriebsmanagement ist zu spät. Die DB Netz AG soll durch die Mitteilung der Kosten gerade in die Lage versetzt werden, eine Abwägung über die zu planenden Baumaßnahmen vorzunehmen und im Anschluss darüber zu entscheiden, welche Bauvariante in dem Fall allgemeinverträglich ist. Daher müssen die Kosten bereits so früh wie möglich ermittelt und berücksichtigt werden.

**Berücksichtigung der Erschwerniskosten durch DB Netz AG**

Weiter ist es notwendig, alternative Bauverfahren mit in die Planung einzubeziehen. Sowohl bei eingleisigen wie auch bei zweigleisigen Strecken können alternative Verfahren insgesamt zu einer geringeren Beeinträchtigung/Belastung der EVU führen. Gemäß § 9 Abs. 2 Satz 2 EIBV sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet, die Baumaßnahmen so zu planen und durchzuführen, dass die Interessen der Zugangsberechtigten nicht mehr als notwendig beeinträchtigt werden.

Allgemein wurde beanstandet, dass derzeit nicht erkennbar sei, in welcher Art und Weise die DB Netz AG eine Abwägung hinsichtlich der entstehenden Erschwerniskosten der EVU vornimmt und aus welchen Gründen sie sich schließlich für die von ihr gewählte Vorgehensweise entscheidet.

**Kosten für zusätzliche Fahrten**

Auch müsse es eine Regelung dahingehend geben, dass die Kosten für die zusätzlichen Fahrten bei Baumaßnahmen (z.B. Tankfahrten etc.) nicht beim EVU verbleiben. Bei unterjährigen Baumaßnahmen werden diese nicht in Rechnung gestellt.

**b) Lösungsansätze**

**Mitteilung der Erschwerniskosten an DB Netz AG**

Die verkehrlichen Erschwerniskosten sollten von den Zugangsberechtigten immer aufgeführt und der DB Netz AG mitgeteilt werden. Eine klare Regelung dazu fehlt jedoch in der Richtlinie 402.0305. Der in der Richtlinie 402.0305 bislang am Ende unter „Sonstiges" (S. 21) erfolgte Hinweis darauf, dass die DB Netz AG die ihr bekannten Betriebserschwerniskosten bei der Baumaßnahme berücksichtigt bzw. die EVU diese benennen können, sollte an der Stelle erfolgen, an der die Benennung der Kosten im Rahmen der Stellungnahmen im Rahmen des gesamten Planungsprozesses erstmals relevant wird.

Die Zugangsberechtigten sollten ihre Kosten entsprechend zu diesem frühest möglichen Zeitpunkt benennen. Erforderlich ist auch eine Möglichkeit der Angabe in den IT-Systemen (z.B. PP, KiGbau).

**Berücksichtigung der Erschwerniskosten durch DB Netz AG**

Die DB Netz AG wies darauf hin, dass sie u.a. versucht habe, Erschwerniskosten bereits im Rahmen der Anmeldung von Kosten der Baumaßnahme ABS 46 (dreigleisiger Ausbau Emmerich – Oberhausen) beim Eisenbahn-Bundesamt anzumelden. Das Eisenbahn-Bundesamt hätte dies jedoch abgelehnt. Als konkretes Beispiel wurden Kosten für die zusätzliche Öffnung der Betriebsstellen benannt.

**Kosten für zusätzliche Fahrten**

Bezüglich der durch Baumaßnahmen bedingten zusätzlichen Kosten im Zusammenhang mit Baumaßnahmen, die im Netzfahrplan eingearbeitet sind, wird vorgeschlagen, die Regelung für die unterjährigen Baumaßnahmen auch in diesem Fall anzuwenden.

**c) Ergebnis**

**Mitteilung der Erschwerniskosten an DB Netz AG**

Die DB Netz AG wird die Textpassage in Abschnitt 8 Absatz 3 zur Möglichkeit, die Betriebserschwernisse der DB Netz AG mitzuteilen, auch in den Abschnitten zur „Integrierten Bündelung" sowie zum „Baukapazitätsmanagement I" bis zur nächsten SNB-Änderung im **Herbst 2016** aufnehmen.

**Berücksichtigung der Erschwerniskosten durch DB Netz AG**

Die Bundesnetzagentur hat im Rahmen des Arbeitskreises "Fahren und Bauen" zugesagt, das Thema "Erschwerniskosten" mit dem Eisenbahn-Bundesamt zu besprechen. Das Gespräch hat am 12.05.2016 stattgefunden.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass zunächst zu differenzieren ist zwischen der Art der Maßnahmen: Die Mittel für Neu- und Ausbaumaßnahmen, welche im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege festgelegt sind, müssen vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen beim Eisenbahn-Bundesamt beantragt werden. Im Rahmen der Prüfung werden betriebs- und gesamtwirtschaftliche Erwägungen angestellt. Verpflichtungen, die sich aus gesetzlichen Vorgaben für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ergeben, werden dabei vom Eisenbahn-Bundesamt berücksichtigt. Dies gilt insbesondere auch für die Verpflichtung aus § 9 Abs. 2 EIBV, wonach der Betreiber der Schienenwege die Instandhaltung der Schienenwege so zu betreiben hat, dass die Interessen der Zugangsberechtigten nicht mehr als notwendig beeinträchtigt werden. Welche Pflichten im konkreten Fall tatsächlich aus § 9 Abs. 2 EIBV resultieren, ist eine Frage des Einzelfalls.

Für die Auswahl der Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz, für die Bundesmittel im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zur Verfügung stehen, sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes allein verantwortlich. Hinsichtlich der Finanzierung, Ausgestaltung und Prozesssteuerung einzelner Maßnahmen kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hier eigenverantwortlich entscheiden, ohne vorab eine Mittelfreigabe beim Eisen-

bahn-Bundesamt zu beantragen. Auch bei der Planung dieser Baumaßnahmen ist der Betreiber der Schienenwege gehalten, die Vorgaben des § 9 Abs. 2 EIBV einzuhalten.

Die Interessen der Zugangsberechtigten sind dementsprechend bei der Auswahl der jeweiligen Bauvariante zu berücksichtigen.

Die Frage nach dem Umgang mit den Erschwerniskosten wird gesondert nochmal aufgegriffen.

**Kosten für zusätzliche Fahrten**

Hinsichtlich der zusätzlichen Kosten, die durch zusätzlich notwendige Fahrten auf Grund der Baumaßnahmen entstehen und bereits zum Netzfahrplan bestellt werden, hat die DB Netz AG erklärt, dass diese Kosten die EVU selbst tragen müssen. Die Zugangsberechtigten sind damit nicht einverstanden, da bei unterjährigen Baumaßnahmen diese Trassen auch nicht berechnet werden. Die Bundesnetzagentur wird dieses Thema gesondert aufgreifen.

## V. Weiteres Vorgehen

Die vereinbarten Lösungsansätze sollen ohne Verzögerungen entsprechend der dargestellten Zeithorizonte umgesetzt werden. Je nachdem, um welche Maßnahmen es sich handelt, sind diese kurz, mittel- oder längerfristig umsetzbar. Der Umsetzungsprozess mit den jeweiligen Umsetzungsfristen soll dauerhaft von Seiten der Bundesnetzagentur begleitet werden. Die Zugangsberechtigten sollen an der Weiterentwicklung der IT-Systeme beteiligt werden.

Stellt sich heraus, dass die Maßnahmen entweder nicht umgesetzt werden oder nicht ausreichen, um den Anforderungen der gesetzlichen Regelungen gerecht zu werden, wird die Bundesnetzagentur prüfen, inwieweit behördliche Maßnahmen erforderlich sind. Darüber hinaus kann bei Bedarf der Dialog zur Weiterentwicklung der Regelungen der DB Netz AG jederzeit wieder aufgenommen werden.

**Tabellarische Übersicht, s. Anhang**