

Berlin, 15.09.2022

Hochleistungsnetz ja, aber nicht zu Lasten der Aufgabenträger

BSN fordert Kostenübernahme für Ersatzverkehr mit Bussen durch DB Netz

Der Bund und die DB Netz planen ab dem Jahr 2024 hochbelastete Streckenabschnitte mittels neuer Korridorbaumaßnahmen zu sanieren und zu ertüchtigen. Da umfangreiche Baumaßnahmen geplant sind, werden in jedem der Sanierungskorridore bis zu einem halben Jahr lang Streckenabschnitte mit mehr als 50 Kilometern Länge vollständig gesperrt. Ziel der Maßnahmen ist es, ein hochleistungsfähiges Schienenkernnetz zu schaffen, auf dem in den Folgejahren ein zuverlässiger Betrieb angeboten werden kann und keine größeren baubedingten Einschränkungen mehr notwendig sein werden.

Neuausrichtung zur Sanierung der Infrastruktur ist richtig – hochwertiger Ersatzverkehr notwendig

Der Bundesverband SchienenNahverkehr (BSN) begrüßt grundsätzlich die Neuausrichtung der Sanierung und Modernisierung des Schienennetzes und die bessere Abstimmung und Bündelung von Baumaßnahmen der Infrastrukturunternehmen der DB AG. Diese sind überfällig und wurden von uns bereits seit geraumer Zeit gefordert. Die Aufgabenträger stehen bereit, um bei rechtzeitiger, transparenter Einbindung und Abstimmung, Kommunen und Wirtschaft bei dieser Mammutaufgabe mit einzubinden.

Gleichzeitig weisen wir darauf hin, dass durch die umfassenden Baumaßnahmen und die langanhaltenden Streckensperrungen für den Regionalverkehr Schienenersatzverkehre (SEV) in noch nie dagewesenem Umfang notwendig werden. Erschwerend kommt hinzu, dass zusätzliche Fern- und Güterverkehre auf den Umleitungsstrecken dafür sorgen, dass auch hier der Nahverkehr um bis zu 70 Prozent reduziert werden muss. Auf diesen Verbindungen muss daher ebenfalls ein adäquater SEV angeboten werden. Die Fahrgäste des Regionalverkehrs sind somit von jeder dieser Baumaßnahmen doppelt betroffen.

„Die vom Bund und der DB Netz vorgesehenen Korridorbaumaßnahmen haben massive und lang andauernde Auswirkungen auf unsere Fahrgäste. Damit wir diese nicht langfristig an den Individualverkehr verlieren, sind Ersatzverkehre mit Bussen in noch nie dagewesenem Umfang und neuer Qualität notwendig. Wir sprechen hier je Baustellenkorridor von mehreren hundert Bussen“, erläutert Frank Zerban, Hauptgeschäftsführer des BSN.

Da im SEV viele Fahrgäste über längere Abschnitte per Bus befördert werden, müssen diese Fahrzeuge auch einen, mit dem Zug vergleichbaren, hohen Komfort bieten. Angesichts des großen Fahrzeug- und Personalbedarfs für die umfangreichen Schienenersatzverkehre, ist es nicht möglich, diese Zusatzleistungen punktuell auf dem freien Markt einzukaufen.

„Wir erwarten daher, dass DB Netz für die Korridorbaumaßnahmen eine eigene Busflotte mit einem hohen Ausstattungsstandard organisiert und bereitstellt. Die Fahrzeuge müssen den Fahrgästen hohen Komfort bieten und zudem deutschlandweit bei weiteren Korridorbaumaßnahmen eingesetzt werden. Nur so können die Baumaßnahmen halbwegs kundenfreundlich umgesetzt werden“, führt Zerban weiter aus.

Deutlich höhere Kosten für den Ersatzverkehr mit Bussen müssen von DB Netz getragen werden

„Der Bund und die DB möchten mit den Korridorbaumaßnahmen Versäumnisse der Vergangenheit korrigieren, das ist auch richtig. Die DB Netz spricht davon, dass insgesamt betrachtet durch dieses effizientere Hochleistungsbauen sogar Kosten eingespart werden können. Doch dann darf diese Neuausrichtung nicht zulasten von Fahrgästen, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträgern gehen. Die jetzt notwendigen SEV-Maßnahmen werden deutlich höhere Kosten zur Folge haben, als wenn über mehrere Jahre verteilt kleinere Baumaßnahmen durchgeführt werden würden und sind zudem in diesem Umfang in keinem Verkehrsvertrag eingeplant. Diese Mehrkosten dürfen nicht den Aufgabenträgern aufgebürdet werden, sondern müssen als Teil der Projektkosten von dem übernommen werden, der die Baumaßnahmen beauftragt. Zudem sind die aus den Korridorbaumaßnahmen und halbjährigen Sperrungen entstehenden Fahrgeldausfälle nirgends kalkuliert. Über den Umgang mit diesen Mindereinnahmen müssen Gespräche zwischen den jeweils Beteiligten im konkreten Fall stattfinden“, fordert Zerban weiter.

Darüber hinaus ist eine frühzeitige Einbindung der Aufgabenträger und der Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche den Nahverkehr auf der Schiene erbringen, zwingend notwendig. Nur so können rechtzeitig die passenden Ersatzkonzepte entwickelt und umgesetzt werden, die auch die Verknüpfungen und Folgewirkungen der Korridorbaumaßnahmen berücksichtigen.

Der Bundesverband SchienenNahverkehr vertritt die Interessen aller 27 Aufgabenträger Deutschlands, die von den Bundesländern mit der Organisation des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) betraut wurden.

Wir gestalten Mobilität und organisieren die Vernetzung zwischen unseren Mitgliedern und der Branche. Wir beraten Politik, Öffentlichkeit, Verbände, Verkehrsunternehmen und Industrie. Wir stärken das nachhaltige Bahnsystem und setzen alle Räder im SchienenNahverkehr in Bewegung, um die Verkehrswende zu verwirklichen.

Ansprechpartner für die Presse:
Bundesverband SchienenNahverkehr

Florian Rabe
Referent Kommunikation & Öffentlichkeitsarbeit
Wilmerdorfer Str. 50/51
10627 Berlin-Charlottenburg

Tel.: +49 30 81 61 60 99-5
Mobil: +49 151 42 08 00 46
rabe@schienennahverkehr.de
www.schienennahverkehr.de