

Baustellenmanagement im Schienenverkehr

Einführung in das Thema



Im Jahr 2017 Bildung „Runder Tisch Baustellenmanagement“
mit Akteuren aus der ganzen Branche.

Ein Lenkungskreis, unterstützt von drei Arbeitsgruppen

- Bestandaufnahme – Zahlen, Daten, Fakten
- Anreiz- und Pönalesystem
- Baustellenplanung und Kommunikation

soll(te) die Möglichkeiten für kundenfreundliches Bauen (EVU und Bahnkunden – Güter und Personenvk) ermitteln und Lösungen erarbeiten.

Warum?

Die DB baut..... immer mehr

- ➔ Allein in 2018 will die bundeseigene Infra-Gesellschaft für 9,3 Milliarden € Strecken und Bahnhöfe sanieren und ausbauen.
- ➔ DB kündigt selbst bundesweit z.T. 800 Baustellen gleichzeitig an.
- ➔ Im bundesweiten Durchschnitt 6-7% weniger Trassen – laut Eigenangabe der Deutschen Bahn AG

Die DB baut..... immer mehr

Ziele dabei:

- ➔ Modernisierung der Strecken
- ➔ Wirtschaftlichere Betriebsführung
- ➔ Manchmal auch Ausbau für Kapazitätserweiterungen

Kurz gesagt: Die Schiene zukunftsfähig machen.

Deshalb geht es im Grundsatz nicht um das „Ob“,
sondern um das „Wie“.

Ablauf von Baustellenplanung

Unterscheidung von Baustellen

→ im Netzfahrplan (Baustelle länger als 6 Wochen)

→ Unterjährig

Dabei dann

A-Maßnahmen (viele Eingriffe bis zur Totalsperrung)

B-Maßnahmen (wenige geringfügige Eingriffe)

C-Maßnahmen (keine absehbaren Auswirkungen)

→ Wichtiges Unterscheidungsmerkmal: Fristen der EVU-Information

Koordinierung von Baustellenplanung?

Eine fiktive, aber noch vor einigen Jahren praktizierte Realität: Vorgehen nach Salami-taktik

- ☹ Zuerst eine Brückensanierung in Streckenabschnitt ADorf nach BStadt,
- ☹ Ein ½ Jahr später muss der Oberbau saniert werden, zwischen BStadt und CWeiler,
- ☹ Ein paar Monate später folgen die Quertragwerke im benachbarten Kreuzungsbahnhof DHafen.
- ☹ Und für den Spätherbst hat der Vegetationstrupp eine Baumfällaktion wieder zwischen ADorf nach BStadt angemeldet.

Hinzukommen dann oft noch Lärmschutzwände, Bahnsteigarbeiten, Arbeiten für die Leit- und Sicherungstechnik. Eher nicht verknüpft mit den anderen Gewerken.

Und: Gerne jeweils unter Vollsperrung, weil man da am besten arbeiten kann.

Koordinierung von Baustellenplanung?

Das Ganze wurde dann bei einem BIG vorgestellt.

Von RB zu RB unterschiedliche Praxis und Methodik:

- ➔ Zum Teil dialogischer Vortrag mit anschließender Arbeitsgruppe (dann noch – je nach Zeitpunkt - Änderungsmöglichkeiten).
- ➔ Aber auch diskursunfähiger Oberlehrer, der die Projekte in einer ´Folienschlacht´ in herrischem Ton quasi expedierte. (Dann entweder Ende der Debatte oder schriftliche Beschwerde).

Koordinierung von Baustellenplanung?

Die positive Variante: Dialog in der Arbeitsgruppe. Es folgt:

→ Die Mangelverwaltung

- Kapazitätsvorgaben durch Bauverfahren vorgegeben
- Dieses ist in der Regel nicht (mehr) verhandelbar
- Zusatzeinschränkungen durch die Logistik
- Infrastruktur von Hauptabfuhrstrecken zu oft für den eingleisigen Betrieb nicht ausgelegt (– z.B. linker Rhein Gau Alg. bis MZ kein GWB, dann 360-Züge-Regel, unabhängig von der Länge des Maßnahme!)

→ Die Folgen sind Zugausfälle, Verspätungen, Ersatzverkehre auf der Straße



Früher war alles besser?



Früher war alles besser?

Nein, es war anders.

- Geringere Zugdichte,
- selten Taktverkehre
- Kaum Anforderungen an den Lärmschutz (Anwohner)

und....



Früher war alles besser?

- geringere Anforderungen beim Arbeitsschutz



Koordinierung von Baustellenplanung?

DB Netz verbesserte die Methodik:

Seit einigen Jahren integrierte Bündelung (kurz: IB)

- Die Baubetriebskoordination versucht im Vorfeld der üblichen Veröffentlichungen (KiGBau, Planungsparameter), die Einzelmaßnahmen an den Gewerken zu bündeln, um die Sperrungen und Einschränkungen möglichst gering zu halten.
- Aber auch: Grenzen der Bündelung. (Bsp. 50080 MZ – Bin im Jahr 2017, außerhalb Ferien, zu hohe Komplexität wie viele Bauzustände)

Koordinierung von Baustellenplanung?

Kommunikationsplattformen zwischen EIU und EVU/AT:

BID - früher BIG, KiGBau (Kundeninformation Großbaumaßnahmen), Planungsparameter:

- Die Zugangsberechtigten dürfen dabei Stellung nehmen, aber die realen Auswirkungen sind oft aufgrund der noch zu großen Abstraktion kaum erkennbar.
- Nur in seltenen Fällen kann entscheidender Einfluss auf die Abläufe genommen werden. Auch in den dialogisch geführten sogenannten „Prozessen“ – um die von der DB gerne genommene Begrifflichkeit hier einzuführen – sind nur in wenigen Fällen noch entscheidende Änderungen möglich.

Koordinierung von Baustellenplanung?

Schwachstellen des heutigen Prozederes – eine kl. Auswahl:

- Konkrete Einschränkungen mit der ZvF zu spät erkennbar
- Sind die Umleitungsrouten baufrei?
- Koordinierung zwischen den RB der DB-Netz (Mehrfachbetroffenheiten) in der Praxis verbesserungspflichtig.

(Beispiel aus AG zu Linker Rhein April 2018: Sechtem + Gau Algesheim)

- Koordinierung zwischen FuB und Regionalnetz(en) findet nicht ausreichend statt. Beispiel Ostern 2019 Sperrung NW, Bündelung im RNetz ok (Straßenbrücke – Oberbau) bemerkt aber erst wg. Logistik
- Steht die Straße für den SEV zur Verfügung? Wer klärt das?

Koordinierung von Baustellenplanung?

Und:

- Festlegung Bauverfahren aus Kostensicht der „Bauherren“. Folgekosten (Betriebserschwerungskosten aus Umleitung, längere Fahrzeiten, Zusatzfahrten etc.) bleiben beim EVU und indirekt Aufgabenträger hängen

Erste Ansätze zur Verständigung: AG Fahren und Bauen bei der BNetzA

Unter der Moderation der BNetzA wurden die „Prozesse“ der DB Netz AG (Festlegungen der Richtlinie „Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und Kommunizieren“ im Dialog zwischen EVU und DB Netz auf den Prüfstand gestellt und diskutiert.

Einzelne Verbesserungen für die Praxis wurden umgesetzt.

Aber: DB Netz war in den Punkten nicht handlungsfähig, wo es um Themen mit echten nennenswerten finanziellen Folgen ging.

„Die noch offenen Themen (z.B. Erschwerniskosten) werden seitens der Bundesnetzagentur aufgegriffen“. (zit. aus dem Ergebnisbericht. Der dezidiert kein Abschlussbericht ist)

Offene Baustelle: Die Kundenkommunikation

DB Netz informiert – wenn überhaupt - nur sehr global über die Baumaßnahmen

Bezeichnet sich und ist faktisch Herr des Fahrplans auf der Schiene, nimmt aber die Verantwortung nicht wahr

EVU und AT müssen Zeit und Geld für detaillierte Kundeninformationen investieren.

➔ Stärkeres Engagement des Netzbetreibers erforderlich

Offene Baustelle: Die Kundenkommunikation

- Wer koordiniert die Kundenkommunikation bei mehreren EVU?
- Kunden habe Anspruch auf einheitliches Fahrplankonzept
- Einheitliches Info´design erforderlich
- Max Maulwurf ausbaufähig?



Meinungen und Rückfragen? Gerne

Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd
fritz engbarth
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern