

### Generalsanierung Hochleistungskorridore Vorbemerkungen

- ➤ Das Konzept der Sanierung von Hochleistungskorridoren wird vom ZOPNV Süd als grundsätzlich richtiger Schritt bewertet, denn: Die Bündelung von Baumaßnahmen durch die Gewerke übergreifende Betrachtung sowie der Loslösung von apodiktischen 'Fälligkeiten' von Einzelprojekten war u.a. Forderung des Runden Tischs Bau.
- ➤ Umsetzung wichtiger konzeptionellen Ansätze nach DB-eigenen Angaben (Ch. Gruß, Mainz 6. Mai ´22, InfraDialog) an den starren fiskalischen Regeln (p.a.) des Konzerns gescheitert. Generalsanierungskonzept durchbricht diese Inflexibilität.
- ➤ Wie es aber zu der Situation eines offenkundig maroden Netzes kommen konnte, wäre im Grundsatz auch aufzuarbeiten. Geht es um politisches, fachliches oder organisatorisches Versagen?
- ➤ Das Versprechen einer längerfristigen Baufreiheit ist die Grundkonstitutive für die regionale Zustimmung zu massiven Einschränkungen und möglichen Folgen. Denn: Ob die die Kundlnnen nach der langen Sperrpause wieder zurück zum ÖPNV finden, ist völlig ungewiss.

# Generalsanierung Riedbahn 2024 Vorbemerkung

- Im Grundsatz unterstützen die regionalen Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr die Vorgehensweise zur Sanierung der Riedbahn. Dies schließt die Einschränkungen zur Vorbereitungen der Maßnahme selbst wie auch jene auf den Umleitungsstrecken (Mainz – WOR – MA plus Alsenzbahn) mit ein.
- ➤ Der ZÖPNV Süd (verantwortlich für alle SPNV-Angebote in Rheinhessen, der Naheregion und der Pfalz) trägt deshalb auch die damit verbundenen erheblichen Einschränkungen im Verlauf der Bauzeit mit.
- ➤ In traditionell enger Abstimmung mit der für das Land Baden-Württemberg tätigen NVBW und dem VRN (als AT für den Landkreis Bergstraße in Südhessen) wurden alle Fahrpläne für die Umleitungsstrecke Mainz Worms Mannheim gemeinsam mit der DB Netz (jetzt: InfraGo) erarbeitet. Für den Verkehrsraum Mainz und Südhessen erfolgten die Abstimmungen einvernehmlich mit dem Rhein-Main Verkehrsverbund.

### Generalsanierung Riedbahn 2024 – Erfahrungen

- Die Aufgabenträger sind frühzeitig und proaktiv mit der DB Netz in die intensiven Abstimmungen gestartet.
- ➢ Die DB Netz ist im Zuge der ersten Gespräche von ihrer ursprünglichen Konzeption abgerückt, auf den beiden Haupt-Umleitungsstrecken nur rudimentären SPNV zuzulassen und die weitgehende Umstellung des Angebots auf Busbedienung vorzusehen.



Es fehlt: Die Alsenzbahn. Überregional kaum ins Gewicht fallend. Weil nicht elektrifiziert und auch enge Tunnel (KLV), können die Potenziale der Nord-Süd-Verbindung kaum genutzt werden.

# Generalsanierung Riedbahn 2024 – Vorbemerkungen

➤ Die Sperrung der Gesamtstrecke anstelle einer Teilung in Biblis – dies hätte die Anforderungen an den Ersatzverkehr massiv erleichtert und kundengerechtere Angebote ermöglicht – wurde seitens der DB Netz jedoch frühzeitig und ohne Konsultation der Aufgabenträger als beschlossen und nicht veränderbar definiert.

Die vorgeschaltete dreiwöchige Vollsperrung der Riedbahn - verbunden mit der Erwartungshaltung der DB - dass das Ersatzkonzept schon dann umgesetzt wird, war kein Bestandteil der Absprachen.

Offenkundiger Auslöser: Die zwischenzeitliche Erkenntnis, dass das angestrebte Bauvolumen nicht in den 5 Monaten umsetzbar sei würde.

Diese vorgeschaltete Phase wurde von der DB dann selbst zur Probezeit für die Ersatzkonzepte 'definiert'.

### Generalsanierung Riedbahn 2024 – Vorbereitungen

- Diese beiden Punkte ausgeklammert, ist/war die gesamte Planung von einem gemeinsamen Verständnis für das Projekt und einem kooperativen Miteinander geprägt.
- Die Fahrplanentwürfe für den Ersatzverkehr mit Bussen wurden von der DB Regio vorbereitet und von den Aufgabenträgern im Anschluss daran konzeptionell überarbeitet.
- Die Detailabstimmungen für die Hauptsperrphase ist mittlerweile weitgehend abgeschlossen. Dies betrifft insbesondere die Laufwege einzelner Busse wie auch die Lage einzelner der Ersatzhaltestellen.



Foto Fritz Engbarth, ZÖPNV RLP Süd

### Generalsanierung Riedbahn 2024 – Anmerkungen zum Schienenersatzverkehr

Praktische Erkenntnisse aus den ersten 3 Wochen:

- SPNV- und SPFV-Fahrpläne auf den Umleitungsstrecken waren stabil.
- Die Reisendeninformation wurde insgesamt gut und gemeinsam vorbereitet. Wenige Schwachstellen bei den ersten Kontrollen.
- Die Durchführung der Busfahrten muss besser vorbereitet werden, dies betrifft auch Details wie Abstellplätze für Pausen etc.
- Nur geringer Anpassungsbedarf beim Busverkehr (Ergänzung für Schülerverkehre ist beauftragt).
- Durch Ferien, Streik und etwas winterliche Verkehrsverhältnisse war der ab Ende August (Ferienende RLP) zu beachtende Regelfall kaum abgebildet. Geschönte und tw. vorschnell verbreitete Resümees zur Januarsperrung helfen niemandem.

#### Generalsanierung Riedbahn 2024 – Anmerkungen zum geplanten Schienenersatzverkehr

Aber: Die Wiederinbetriebnahme der Riedbahn Ende Januar geriet zum Desaster.

Sowohl in der betrieblichen Praxis (zunächst kein und dann behinderter Verkehr infolge Kabeldiebstähle), als auch in Bezug auf die diesbezügliche Kommunikationsfähigkeit des Konzerns.

Gründe offenkundig erkannt: Mehr Pufferzeit für die Betriebsaufnahme?

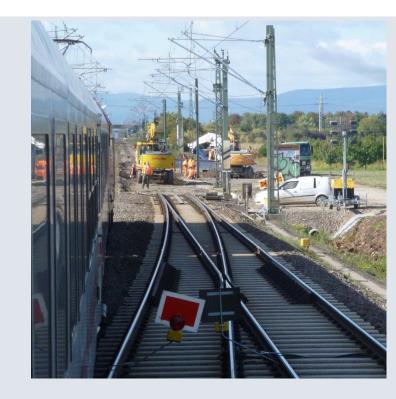


Foto Fritz Engbarth, ZÖPNV RLP Süd

#### Generalsanierung Riedbahn 2024 – Anmerkungen zum geplanten Schienenersatzverkehr

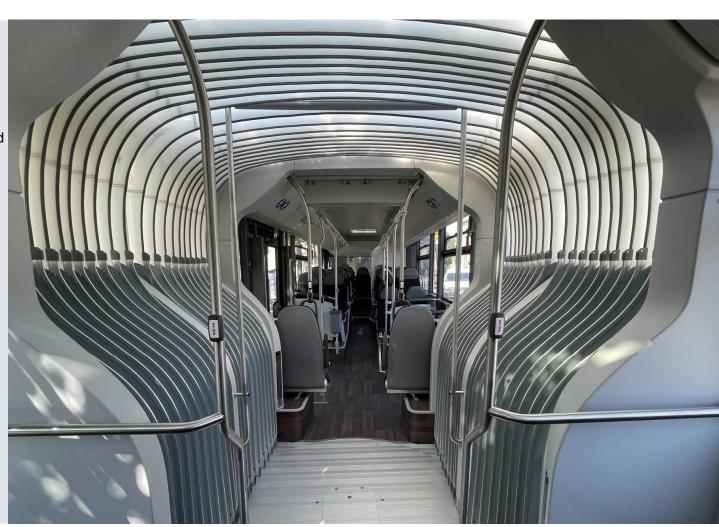
#### Weitere vorbereitende Schritte:

- ➤ Nicht DB InfraGo, sondern wir als AT haben veranlassen müssen, dass für die Strecke Mainz Mannheim die Verfügbarkeit des für die Ersatzverkehre nötigen Straßennetzes geprüft wird. (Negativbeispiel Alsenzbahn folgt)
- In Ludwigshafen planen Stadt und die rnv Baumaßnahmen am Straßen- und Straßenbahnnetz. Dies betrifft die vorgesehene Verknüpfung des abendlichen SEV mit dem lokalen Stadtverkehrsangebot und der Rhein-Haardt-Bahn. Die Auswirkungen waren zu prüfen, nach dem dies in Mannheim als Endpunkt der Riedbahn durch die einseitigen Festlegungen der DB 'suboptimal' gelöst werden muss.

### Generalsanierung Riedbahn 2024 – Anmerkungen zum Schienenersatzverkehr

Ein Bus von innen. Kein Ufo.

Foto Fritz Engbarth, ZÖPNV RLP Süd



#### Generalsanierung Riedbahn 2024 – Anmerkungen zum geplanten Schienenersatzverkehr

- ➤ Die DB will mit neuen Bussen, verbesserter Haltestellengestaltung und einen umfassenden Ansatz zur Kundeninformation ein qualitativ bislang nicht erreichtes neues Niveau etablieren. Dies soll neuer eine höhere Akzeptanz der Ersatzverkehre bewirken.
- ➤ In der vorgeschalteten Sperr-Phase im Januar konnte dieser Ansatz aber noch nicht komplett umgesetzt werden.



### Generalsanierung Riedbahn 2024 – Anmerkungen zum geplanten Schienenersatzverkehr

- ➤ Kritisch sieht zumindest die AT ZÖPNV Süd die Risiken aus der Personal-Akquise. Die DB Tochtergesellschaft SEV-GmbH engagiert sich außerordentlich hoch dabei, ausreichend Personal für das Fahren der Ersatzverkehre in Arbeitsverträge zu bringen.
- Zum gegenwärtigen Zeitpunkt scheint es aber noch nicht gesichert, dass dies gelingt, was wiederum Risiken für die Ersatzverkehre bedeutet.
- Wer setzt die Prioritäten, wenn Ausfälle drohen? Zumindest mündl. vereinbart: Abseits dispositiver Themen (kurzfristige Ausfälle) dann Absprachen mit allen Beteiligten.



Foto Fritz Engbarth, ZÖPNV RLP Süd

➤ Im Bereich des ZÖPNV gilt: Der Verkehrsvertrag zur S 6. Keine Sonderregelung! Dies gilt auch für Kommunikation der Konzepte und das Verkehrskonzept an sich. Die Verantwortung liegt beim AT.

### Generalsanierung Riedbahn 2024 – Parallele Sperrungen in Rheinhessen

- Seitens des ZÖPNV sehr kritisch gesehen wird die durch die DB Netz festgelegte parallele Sperrung der Rheinhessenbahn über Alzey (wg. Dachsbauten). Diese Bedenken sind getrieben von der Sorge, dass der für den sehr starken Schülerverkehr nötige Ersatzverkehr nicht bereitgestellt werden kann
  - (→ 'Staubsauger' Riedbahn).
- ➤ DB InfraGo: Parallelität zwingend wegen naturschutzfachlicher Belange und die Verfügbarkeit von geeigneten Baufirmen für diese spezielle Sanierung.



Foto Fritz Engbarth, ZÖPNV RLP Süd

➤ DB InfraGo toppt das Ganze durch weitere, kurzfristig angesetzte Baumaßnahmen rund und Alzey (Letztentscheid').

#### Generalsanierung Riedbahn 2024 Vorbereitung der Alsenzbahn

Die Alsenzbahn wurde bis in die frühen 2000er Jahre für den Güterverkehr genutzt.



Sie ist fast durchgehend zweigleisig.

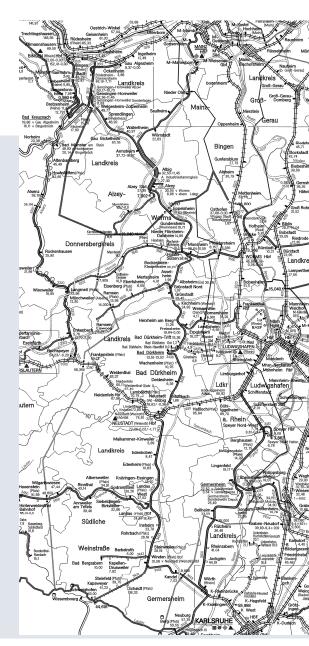
Manko 1: Nicht elektrifiziert (diverse Anläufe seit den 1990er Jahren)

Manko 2: Die Tunnel im Nordpfälzer Bergland können nur von vergleichsweise wenigen Güterzügen durchquert werden. Kein konventioneller KLV möglich.

#### Generalsanierung Riedbahn 2024 Vorbereitung der Alsenzbahn – die Lage im Netz

#### Umfangreiche Vorbereitungen für einen Shuttle

- ➤ Frühzeitige Verständigung AT DB Netz/InfraGo schon im Herbst 2022: Wenn nötig, sogar Anpassung Regionalverkehr.
- > Ziel des ZÖPNV Süd: Entlastung des Knoten Mainz
- ➤ Seitens AT mitgetragen: 5 Wochen Sperrung KL Alsenz zur Sanierung Oberbau und andere Gewerke, geringfügige Tunnelanpassungen für größeres Profil.
- DB stellt Dieselshuttle Bingen Mannheim, Probelauf durchgeführt. → Vieles richtig gemacht.
- Aber Abstimmungsfehler DB InfraGo mit LBM (SEV-Strecke tw. nicht verfügbar), nach Beendigung Bauarbeiten alle Bü gestört, weitere Sperrungen angekündigt, ZvF kurzfristig, Mehrfachbetroffenheiten (Sperrungen KL Hbf.) → War die Zeit für Vorbereitungen und Abstimmungen wirklich zu kurz?



### Generalsanierung Riedbahn 2024 – Erfahrungen

Das 'Goldene Kalb' Riedbahn oder – wie begründe ich permanente Kurzfristigkeiten

- ➤ Bis auf den quasi letzten Tag werden Baumaßnahmen im Umfeld der Riedbahn kurzfristig angesetzt und durchgesetzt. Es muss quasi ´alles´ vor dem 15. Juli fertig sein.
- Die eigenen Regeln Bau der DB InfraGO scheinen außer Kraft gesetzt.
- ZvF (Planungsgrundlage für Ersatzkonzepte und Baufahrpläne) werden um viele Wochen verfristet versendet. Einsprüche und Änderungsvorschläge quasi sinnlos.
- ▶ Die Grenzen des Zumutbaren bei den PlanerInnen bei den EVU, aber auch bei den Beschäftigten von InfraGo sind unserer Auffassung nach überschritten.

Ende Rückblick.

Wir schauen nach vorne.

Und wollen die Weichen richtig stellen.



- Das Projekt Riedbahn gilt als Pilot und als: "noch einfach".
- ➤ Ein Automatismus für die weiteren nun noch anstehenden Sanierungen kommt für den ZÖPNV nicht Frage.
- Zunächst: Erfahrungen auswerten.
- ➤ Wie steht es mit der Zusage einer wissenschaftlichen Begleitung des KundInnenverhaltes? 60% der Fahrgäste nutzen des SEV nicht eigene Angaben der DB. Kann der 'Hochleistungs-SEV' die Quote verbessern?
- > Kommen die abgewanderten Fahrgäste zurück?

- Infrastruktur der Zukunft: Eine 1:1 Sanierung will auch die DB InfraGo nicht. Dies wäre fatal.
- Aber: Reichen die Vorläufe (z.B: Planrecht)?
- ➤ Reicht die Sperrzeit? "Wir können nicht alles in die 5 Monate packen". Also doch weitere Sperrungen im Nachgang…oder kurzfristig durchgedrückt im Vorlauf?
- Mit wem werden die möglichen Infrastrukturverbesserungen (Blockverdichtung etc., weitere Gleise) besprochen? ETCS only?
- Vorbereitete Einzelprojekte müssen integriert werden.
- Wie steht es um die Maßnahmen aus der Beschleunigungskommission Schiene?

- Für die Vorbereitung von potenziellen Umleiterstrecken muss mehr Sorgfalt und Vorbereitungszeit eingeplant werden.
- Verkehrskonzepte sind zu entwickeln, Infrastrukturergänzungen (Ausweich- und Abstellgleise) müssen über das Projekt finanziert werden können.
- Planrechtserleichterungen: Für konventionelle Planrechtsverfahren reicht die Vorbereitungszeit nicht. Der Bund muss erleichterte Bedingungen schaffen:
- Aber keine Freibriefe für den Verzicht auf regionale Beteiligungen, aber zu definierende Ausnahmen explizit für gemeinsam getragene Kapazitätserweiterungen.
- Langfristige Effekte für die Resilienz des Netzes berücksichtigen.

#### Finanzierung:

- ➤ Gelten die Zusagen zur Mitfinanzierung der SEV- und überschießenden Mehrkosten nur beim Piloten? Weil quasi außerhalb des Regelprozesses?
- Es ist auch bei den künftigen Korridormaßnahmen auszuschließen, dass die Aufgabenträger mehr Geld für die Angebote aufwenden als üblich.
- > Betrieblich bedingte Mehrkosten bei den EVU sind über die Projekte zu finanzieren.
- > Hier muss sich der Bund bewegen (vgl. Vermittlungsausschuss zum BSchWAG).

### Hochleistungskorridore – Anforderungen an künftige Projekte

- ➤ Die Vorbereitungen zur Ertüchtigung der potenziellen Umleiterstrecken muss künftig konzeptionell geordnet werden. Es bedarf größerer Sorgfalt und es muss mehr Vorbereitungszeit eingeplant werden.
- ➤ Dies war und ist bei der Riedbahn insbesondere bei den Arbeiten zwischen Mainz und Mannheim aufgrund des enormen Zeitdrucks nicht der Fall.
- Die DB verspricht im Gegenzug zu den Einschränkungen eine nach Abschluss der Baumaßnahmen mindestens mehrjährige Baufreiheit der betreffenden Korridore. Dies sollte eingehalten werden, weil dies eine der wesentlichen Grundlagen der Zustimmung der Aufgabenträger als Vertreter der regionalen Interessen ist.
- grundsätzliche Bündelung der Baumaßnahmen auch auf allen übrigen Bahnstrecken, um das kaum mehr bewältigbare Baustellengeschehen in den Griff zu bekommen.

#### Hochleistungskorridore Anforderungen an künftige Korridormaßnahmen

- ➤ Beispiel 1: Linker Rhein:
- ➤ Die bislang angedachte Komplettsperrung der Rheinstrecke von Köln bis Mainz sprengt alle bislang gekannten Dimensionen (Länge, geografische Situation, Umfang Ersatzverkehre).
- ➤ Außergewöhnliche Verwerfungen bei den unternehmerischen Grundlagen der beauftragten SPNV-Verkehrsunternehmen.
- On Top: DSTW Mainz mit vorgesehener umfassender Sperrung des Gesamtknotens.
  Kritisch: Alttechnik-Insel bei Gau Algesheim die Zusage deren Beseitigung scheint zurückgezogen.
- Notwendig ist: Eine <u>ergebnisoffene</u> Diskussion mit den EVU, den AT und den regionalen Stakeholdern.

#### Hochleistungskorridore Anforderungen an künftige Korridormaßnahmen

- ➤ Beispiel 2: Ludwigshafen Saarbücken/franz. Grenze:
- ➤ Über 130 km Vollsperrung einer Strecke, an der seit rund 15 Jahren intensiv gebaut wird (POS Nord) und auch schon in den Jahren 2024 bis 2026 zahlreiche abschnittsweise Vollsperrungen angemeldet sind.
- ➤ Dialog durch den ZÖPNV angestoßen: Die vorgesehene Bündelung von Gewerken dort wird ebenfalls unterstützt, aber die Sperrabschnitte müssen aufgeteilt werden, um sinnvolle Verkehrs- und Umleitungskonzepte entwickeln zu können.
- ➤ Für eine nach dem Muster der Riedbahnsperrung angelegte Vollsperrung der Strecke Ludwigshafen Kaiserslautern Saarbrücken (- Forbach) liegt keine fachliche Begründung vor.
- Sonderthema ETCS: Rein und dann wieder raus? Update: Wird erst 2029 umgesetzt, dann erst kürzere Fahrzeit FV zwischen SB und MA

#### Umsetzung:

- Kann die Branche diese enge Taktung und das jeweils pro Projekt immense Bauvolumen umsetzen?
- Reichen die Planungskapazitäten?
- Welche Auswirkungen haben die HLK auf anderweitige kleinere Projekte hinsichtlich
  - Kosten
  - Planungskapazitäten
    - Baukapazitäten?

Die DB InfraGo läuft auch als Unternehmen Gefahr, sich mit der Menge an dicht hintereinander folgenden Großprojekten zu übernehmen. Mit nicht absehbaren Folgen.

### Generalsanierung Hochleistungskorridore Positionen/Thesen

- > Das Konzept der Sanierung von Hochleistungskorridoren: Grundsätzlich richtiger Schritt.
- ➤ Die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger sind frühzeitig und proaktiv einzubinden gemeinsam mit den weiteren wichtigen Betroffenen ('Stakeholdern') in der Branche (Güterverkehr, SPFV).
- ➤ Die Gespräche zu zeitlicher Platzierung, Dauer und Ausdehnung (Sperrabschnitte) der einzelnen HLK sollten im Grundsatz ergebnisoffen sein – bei Anerkennung einer bundesweit zwingenden Koordinierung.
- Für die Vorbereitung der potenziellen Umleitungsstrecken wird mehr Zeit für eine vernünftige Planung benötigt außerdem ein erleichtertes Planungsrecht und Finanzierungsregime für Infra-Ergänzungen.
- > Vor weiteren finalen Festlegungen zu weiteren HLK sind:
  - 1. die Erfahrungen aus der Riedbahn auszuwerten. Geschönte und tw vorschnelle verbreitete Resümees (vgl. Januarsperrung) helfen niemandem.
  - 2. die Finanzierungsregelungen für Ersatzverkehre und erhöhte betriebliche Aufwendungen der EVU verbindlich zu klären.
- > DB Infra Go läuft außerdem Gefahr, sich zu übernehmen (Planungskapa, Bauvolumen).

Zweckverband ÖPNV Rheinland-Pfalz Süd

### Sanierung von Hochleistungskorridoren

Erste Erfahrungen aus den Riedbahnsperrungen 2024

Fritz Engbarth Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZÖPNV)

Dt. NV-Tag Koblenz, 17. April 2024

→ Bitte Update nach Vortrag beachten - Folgeseiten

### Generalsanierung HLK – Backup und offene Themen – Stand Mai 2024

Stand Mai 2024 sind folgende Fragestellungen aus Sicht des ZÖPNV Süd noch zu diskutieren:

Organisation und Finanzierung der Ersatz- und Ergänzungsbusverkehre:

Neben der Frage, ob die DB InfraGo sich auch künftig an der Finanzierung der notwendigen Ersatz- und Ergänzungsverkehre beteiligt bzw. sich beteiligen darf (Stichwort: Verfristung des Riedbahnprojektes) ist das seitens der DB angekündigte Vorgehen zu hinterfragen, für die Korridore Busleistungen auszuschreiben.

- Wechselwirkungen mit den jeweiligen verkehrsvertraglichen Regelungen
- Absaugen des Marktes sowohl für die betreffenden EVU als auch für weitere SEV

### Generalsanierung HLK – Backup und offene Themen – Stand Mai 2024

<u>Überlastungserklärungen (ÜLS):</u> Die ÜLS gemäß § 55 EReG sollen einen Weg aufzeigen, wie bei überlasteten Strecken mehr Kapazitäten geschaffen werden können. Hierzu ist ein Plan zur Erhöhung der Schienenwegekapazität zu entwickeln (PEK). Das Prozedere ist in einer Verwaltungsrichtlinie des EBA ausgearbeitet. Die DB InfraGo erklärt nun – auf Basis des neuen Instruments der temporären ÜLS (TÜLS) Umleiterstrecken für überlastet und entwickelt einen PEK, der am Bsp. HLK RE Rhein, wenige Ersatzinvestitionen sowie "Verstärkte Instandhaltungsmaßnahmen" sowie fahrplanerische kapazitätssteuernde Maßnahmen beinhaltet. Diese bedeuten eine Kapazitätsfestlegung (in der Ausformung = Reduzierung) des SPV zugunsten des SGV und schließt operative Vorgaben (z.B. Vorrangregelungen) ein.