

Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

13. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 28.09.2010 in Unna

Öffentliche Sitzung

TOP: 6

Vorlage: 73/10

Weiterer Umgang mit dem Netzzustandsbericht NRW

Grundlagen:
ÖPNVG NRW

Berichterstatter:
Herr Bastisch

Begründung:
- siehe Fortsetzungsblätter –

Kosten:
Eigenanteile bis 12/2010 gemäß Zuwendungsbescheid vom 15. August 2008
Eigenanteile 2011-2013 gemäß Zuwendungsbescheid vom 08. Juni 2010

Beschlussfassung NWL:

Vorherige Zustimmung der Mitgliedsverbände erforderlich:		Ja:		Nein:	X
Einfache Mehrheit:	X	2/3 Mehrheit:		Einstimmig:	

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis.



Winfried Stork
Verbandsvorsteher NWL



Paul Breuer
Vorsitzender der Verbandsversammlung

Weiterer Umgang mit dem Netzzustandsbericht NRW**Öffentlicher Teil****Begründung**

Der Schwerpunkt des im Juni veröffentlichten **Netzzustandsberichtes NRW 2010** ist die Dokumentation der Langsamfahrstellen (La-Stellen), die im abgelaufenen Betriebsjahr 2009 aufgetreten sind. In der 12. Verbandsversammlung des NWL am 29.06.2010 in Unna wurden die Ergebnisse mit der Vorlage 57/10 präsentiert. In diesem Zusammenhang entstand die Anregung, in der September-Versammlung erneut über den weiteren Umgang mit dem Netzzustandsbericht NRW zu berichten.

Für die Bereitstellung eines attraktiven Angebots im Schienenpersonennahverkehr spielt die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Eisenbahninfrastrukturen eine bedeutende Rolle. Mit Blick auf die Kostenentwicklungen bei den Infrastrukturnutzungsentgelten macht es Sinn, den Zustand des Eisenbahnnetzes konsequent zu beobachten und für gezielte Optimierungen einzutreten. Im Gebiet des NWL fallen jährlich rd. 160 Mio. Euro Infrastrukturkosten an, wovon rd. 141 Mio. Euro Trassenentgelte sind (2009). Dies entspricht in etwa 62 % der insgesamt zur Verfügung stehenden Finanzmittel.

Die vorliegenden Netzzustandsberichte NRW 2009 und 2010 haben die Intention, Zugang zur sehr komplexen Materie der Schieneninfrastruktur zu bekommen. Bisher waren jegliche Informationen zum Zustand der Infrastruktur dem (Haupt-)Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) DB Netz AG vorbehalten.

1. Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung/Netzzustandsbericht DB AG

Zur Erhaltung der bestehenden Schienenwege des Bundes haben die Bundesrepublik Deutschland und die Deutsche Bahn AG eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) geschlossen. Im Rahmen der LuFV stellt der Bund jährlich 2,5 Mrd. Euro für Ersatzinvestitionen im Schienennetz zur Verfügung. Im Gegenzug muss die DB Netz AG klar definierte Zielvorgaben bezüglich der Infrastrukturverfügbarkeit und der Infrastrukturqualität erfüllen und in einem definierten Umfang eigene Finanzmittel zum Netzerhalt einsetzen. Mit dieser Neuordnung der Finanzierungsregeln sollen staatliche Investitionen in die Infrastruktur effizienter eingesetzt werden. Die LuFV ist am 1. Januar 2009 in Kraft getreten und gilt zunächst fünf Jahre.

Zentraler Bestandteil der LuFV ist der jährlich erscheinende **Infrastrukturzustands- und -Entwicklungsbericht (IZB)** von DB NETZE (DB Station&Service AG, DB Netz AG, DB Energie GmbH). Zur Beurteilung, inwieweit die Verpflichtung der EIU des Bundes zur Herstellung und Erhaltung des uneingeschränkt nutzbaren Zustands der Schienenwege eingehalten worden sind, wurden sog. Qualitätskennzahlen eingeführt. Für die DB Netz AG gelten u. a. folgende Qualitätskennzahlen:

- Theoretischer Fahrzeitverlust (Fahrt auf mängelfreier Strecke)
- Durchschnittsalter der Infrastruktur (Gleise, Weichen Kreuzungen...)
- Zustandskennziffern Tunnel und Brücken
- Gleis- und Betriebslängen, Anzahl Weichen, Brücken, BÜ, Stellwerke etc.

Weiterer Umgang mit dem Netzzustandsbericht NRW**Öffentlicher Teil**

Die verstärkten Aktivitäten seitens der Aufgabenträger und des Landes NRW in Bezug auf die Analyse des Streckenzustands sind u.a. auf die unbefriedigende Informationslage durch den IZB zurückzuführen. Aus mehreren Gründen ist der vorliegende IZB in seiner derzeitigen Form als Instrument für eine transparente Verifizierung der Infrastrukturqualität wenig geeignet, da die Angaben zu den Leistungs- und Qualitätskriterien diskutabel sind.

Das Hauptproblem bei dem auf Bundesebene angesiedelten IZB besteht in dem hohen Aggregationsgrad, da die Ergebnisse in einem Mittelwert bundesweit betrachtet werden. Es können also weder regionale noch streckenscharfe Rückschlüsse aus dem Bericht gezogen werden. Dies gilt sowohl für die Ebene der Aufgabenträger als auch für die des Landes NRW. Da nach aktuellem Sachstand die Kennzahl Gesamtsignal Standardabweichung (misst den technischen Zustand des Oberbaus) doch nicht Gegenstand des Berichtes wird, bleibt lediglich der theoretische Fahrzeitverlust, der den Zeitverlust zwischen einer mängelfreien Strecke und einer nach DB-Methodik mangelbehafteten Strecke misst. Die Herleitung dieses Parameters ist jedoch ebenfalls äußerst kritisch zu sehen, da zum einen Durchschnittswerte herangezogen werden und zum anderen der simulierte Zug bei der Fahrzeitsimulation die fahrdynamischen Eigenschaften (Brems- und Beschleunigungsprozesse vor und nach einer La) nicht berücksichtigt.

Der aktuelle IZB 2009 wurde im Juli 2010 auf der Webseite des Eisenbahnbundesamtes veröffentlicht. Anlässlich der Publikation hat auch die BAG SPNV ihre Kritik am DB-Bericht in Form einer Pressemitteilung erneuert.

Unter Berücksichtigung der oben beschriebenen Rahmenbedingungen erscheint es nachvollziehbar, dass unabhängige Untersuchungen zum Thema angestellt werden. Die gewählte Vorgehensweise in NRW ist dabei ein möglicher Ansatz. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg hat 2007 mit eigenen Untersuchungen begonnen. Methodisch wird dort wiederum ein etwas anderer Ansatz verfolgt. Ferner besteht auch die Möglichkeit, mit sog. Messzügen die originär technischen Parameter einer Strecke aufzunehmen (was im Parameter Gesamtsignal Standardabweichung mündet). Über die Aussagekraft, die finanzielle Belastung und den Umgang mit den sehr technischen Inhalten fehlen allerdings die Erfahrungswerte.

2. Erkenntnisse des aktuellen Berichtes

2.1 Interpretation der Ergebnisse

Der nun vorliegende La-Monitor 2009 führt zu einer transparenten Herleitung von regionalen und streckenspezifischen Kennzahlen in Bezug auf den Umfang von La-Stellen. Die Ergebnisse schaffen auch in zwei Punkten Klarheit, die in der Öffentlichkeit immer wieder thematisiert werden.

1.) Umfang von La-Stellen

Die Ergebnisse haben gezeigt, dass sich der Anteil von La-Stellen am Gesamtnetz NRW im Verlauf des Jahres bei rd. 1 % einpendelt. Der NWL ist zwar mengenmäßig

Weiterer Umgang mit dem Netzzustandsbericht NRW**Öffentlicher Teil**

im Vergleich der drei Aufgabenträger am stärksten betroffen, der Anteil der La-Stellen an der Netzlänge liegt jedoch auch hier bei maximal 1,0 %.

2.) Übertragung von La-Stellen in das VzG des Folgejahres

Das viel zitierte Verschwinden von La-Stellen im VzG des Folgejahres auf Kosten des Jahresfahrplans konnte in dieser Studie nicht „im großen Stil“ nachgewiesen werden.

Inwieweit die Ergebnisse zu den beiden Aspekten in dem Jahr 2009 „repräsentativ“ sind, wird sich erst bei der Betrachtung von La-Monitoren der Folgejahre zeigen. Die vorliegenden Ergebnisse bilden für eine kontinuierliche Betrachtung der Schieneninfrastruktur eine geeignete Grundlage. Die Einordnung der Ergebnisse ist aus einem weiteren Grund schwierig. Da weder regionale noch landesweite Grenzwerte oder Mindeststandards im Zusammenhang mit La-Stellen vorhanden sind, ist eine Schlussfolgerung auf einen tolerablen oder nicht hinzunehmenden Streckenzustand (~1 % La-Stellen) problematisch.

Die Erkenntnisse der Netzzustandsanalysen 2009 und 2010 sind auch bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans berücksichtigt worden. Dafür konnte auf die flächendeckende Darstellung von VzG-Nummerierungen und VzG-Geschwindigkeiten (Bericht 2009) sowie auf die Ergebnisse des La-Monitorings (Bericht 2010) zurückgegriffen werden. Ebenfalls wurde der NWL-Qualitätsbericht 2009 erstmalig um ein Kapitel Infrastruktur erweitert.

2.2 Weitere inhaltlicher Ausrichtung in den Folgejahren

Der vorliegende Bericht lokalisiert ausgemachte La-Stellen im Netz. Eine Gewichtung dieser Schwachstellen in Bezug auf ihre Bedeutung in Abhängigkeit vom SPNV-Angebot, Anzahl der Fahrgäste etc. wurde zunächst nicht vorgenommen. Demnach werden alle La-Stellen gleichrangig behandelt, obwohl es zu erheblichen Unterschieden bei deren Auswirkungen kommen kann. Insbesondere die Lage (freie Strecke, Bahnhofsbereich) und die Dimension (Höhe des Geschwindigkeitseinbruches) spielen eine zentrale Rolle.

Für die Herleitung eines konkreten Handlungsbedarfs aus den Ergebnissen des La-Monitors ist eine zusätzliche Gewichtung unabdingbar. Denkbar wäre beispielsweise für die La-Stellen, die bei der Gesamtbetrachtung des La-Monitors als ganzjährige La-Stellen auffallen („Dauer-La“ und nicht temporär), in einem nachgeordneten Schritt den Fahrzeitverlust mit Hilfe einer Fahrzeitsimulation zu ermitteln. Über die verkehrliche Bedeutung der Strecke (Anzahl Zugpaare/Züge) oder das Fahrgastaufkommen könnte dann ein Fahrzeitverlust/Tag bzw. ein Fahrgastzeitverlust/Tag hergeleitet werden.

Weiterer Umgang mit dem Netzzustandsbericht NRW

Öffentlicher Teil

Beispieltabelle für die erweiterte Berechnung von Fahrzeitverlusten für auffällige La-Stellen

Str.- Nr.	Beginn [km]	Ende [km]	Länge	SOLL km/h	IST km/h	Diffe- renz	Ursache	Fahrzeit- verlust/Zug [hh:mn:sec]	Fahrzeit- verlust/Tag [hh:mn:sec]	Fahrgastzeit- verlust/Tag [hh:mn:sec]
2550	253,2	253,4	0,2	90	20	70	Oberbau	00:01:06	00:16:30	10:46:48

Die somit kategorisierbaren Ergebnisse können als weitere Grundlage für einen konstruktiven Dialog mit DB Netz dienen. Mittelfristig wäre es denkbar, dass die Ergebnisse des Netzzustandsberichtes in einem neuen Planungsinstrument auf Landesebene münden. Dieser Plan könnte insbesondere kleinere Maßnahmen beinhalten, die mit vergleichsweise geringem Aufwand eine hohe Wirkung erzielen.

Neben der inhaltlichen Nachsteuerung soll der La-Monitor 2010 auch dahingehend erweitert werden, dass zukünftig jeder Monat (für 2009 war es ein dreimonatiges Intervall) abgebildet wird. Somit kann ein wesentlich detaillierteres Gesamtbild in Bezug auf die kurzfristig auftretenden Störungen im Betriebsablauf, wie z. B. im Februar 2009 auf der Ruhr-Sieg-Strecke gezeichnet werden, wodurch die unterjährige Betroffenheit einzelner Strecken besser erfasst werden kann.

3. Weiterer politischer Umgang und perspektivische Ausrichtung

Ein fundamentales Anliegen der Analysen zum Netzzustand besteht darin, das Basiswissen auf Seiten der Aufgabenträger und des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr (MWEBWV) zu erweitern, um zukünftig in einen qualifizierteren Dialog mit den Netzbetreibern treten zu können. Ebenso kann das Land mit den Ergebnissen gegenüber dem Bund qualifizierter auftreten und seine Interessen besser vertreten.

Der Netzzustandsbericht muss als Instrument weiter gestärkt werden, um auch den Druck auf die DB Netz AG weiter zu erhöhen. Wichtig ist hierbei, dass zum einen die Gespräche auf Arbeitsebene mit den drei Aufgabenträgern NVR, VRR und NWL beim MWEBWV fortgeführt werden, um gegenüber DB Netz mit einer gemeinsamen Position auftreten zu können. Zum anderen ist auf NRW-Ebene anzustreben, die Ergebnisse jährlich auch im Verkehrsausschuss des Landtags NRW zu präsentieren und das Planungsinstrument Netzzustandsbericht auch auf politischer Ebene zu thematisieren und zu etablieren.

Eine wichtige Rolle bei der zukünftigen Tragweite der Berichte wird der DB Netz AG zukommen. Die DB Netz AG hat mit der Veröffentlichung des La-Monitors 2009 zum ersten Mal einen unabhängigen Bericht vorgelegt bekommen, der sich sehr dezidiert mit dem Umfang von Langsamfahrstellen in ihrem Netz beschäftigt. Das EIU muss sich der Tatsache bewusst sein, dass am Ende des Jahres mit dem La-Monitor ein Qualitätsbericht auf den Markt kommt, der Transparenz bei Dauer-La-Stellen und bei der Übertragung von La-Stellen ins VzG schafft und der über Auffälligkeiten und Besonderheiten im zurückliegenden Betriebsjahr berichtet. Dadurch bleibt das La-Monitoring kein exklusives, der DB Netz allein vorbehaltenes Thema.

Weiterer Umgang mit dem Netzzustandsbericht NRW**Öffentlicher Teil**

Um die Bedeutung des Netzzustandsberichtes für die DB Netz AG sowie deren Einschätzung zu den Ergebnissen zu erfahren, wird vorgeschlagen, den Leiter vom Regionalbereich DB Netz West, Herrn Bringfried Belter, in eine der nächsten Versammlungen einzuladen und mit ihm diese Aspekte zu diskutieren. In diesem Zusammenhang könnte auch eruiert werden, ob man bereit ist, gemeinsame Mindeststandards für den Umfang von La-Stellen (im Landes- und Grundnetz) zu definieren.

4. Weitere Projektförderung Netzzustandsbericht NRW

Der Zuwendungsbescheid für das Projekt „Netzzustandsbericht NRW“ vom 15.08.2008 endet am 31.12.2010. Sowohl die Erfahrungen mit den beiden zurückliegenden Netzzustandsberichten 2009 und 2010 als auch die grundsätzliche Ausrichtung von Infrastrukturanalysen zeigen, dass eine Fortführung des La-Monitorings in den nächsten Jahren anzustreben ist. Die Bezirksregierung Arnsberg hat mit dem Zuwendungsbescheid vom 08.06.2010 die Fortführung der Projektförderung für den Netzzustandsbericht von 2011 bis 2013 bewilligt.