

**Modul 330 - Schienenersatzverkehr und Baustellenfahrpläne**

---

**Modul 330  
Schienenersatzverkehr  
und  
Baustellenfahrpläne**

## Modul 330 - Schienenersatzverkehr und Baustellenfahrpläne

---

### Schienenersatzverkehr und Baustellenfahrpläne

Bei Zugausfällen ist das EVU zur Organisation des Ersatzverkehrs verpflichtet, wenn kein Ersatzzug fahren kann. Der Ersatzverkehr muss infrastrukturell begründet sein und darf nicht länger als notwendig durchgeführt werden.

## 1 Unvorhergesehener Schienenersatzverkehr (Busnotverkehr)

### 1.1 Verfahren

Unter den Begriff unvorhergesehenen Schienenersatzverkehrs fallen Ersatzverkehre, die aufgrund unvorhersehbarer Ereignisse kurzfristig eingerichtet werden müssen. Für unvorhergesehene Streckensperrungen und Schienenersatzverkehre sind Notfallpläne zu entwickeln. Dazu ist das Streckennetz in betrieblich sinnvolle Streckenabschnitte zu gliedern, für die jeweils Notfallkonzepte entwickelt werden, nach denen im Ernstfall standardisiert vorgegangen werden kann. Diese Notfallpläne werden jedem Aufgabenträger für dessen Gebiet bis zum 01.06. im Jahr der Betriebsaufnahme zur Prüfung vorgelegt, der über die Einhaltung der nachstehend formulierten Anforderungen befindet und gegebenenfalls zur Nachbesserung auffordert.

Bei Änderung des Betriebsprogramms kann der Auftraggeber eine entsprechende Änderung der Notfallpläne innerhalb von 8 Wochen verlangen.

Wird im Ernstfall nach dem vom Auftraggeber geprüften und genehmigten Notfallplan vorgegangen, so wird die auf dessen Basis erbrachte Leistung als vertragskonform erachtet, es sei denn in der tatsächlichen Abwicklung ergeben sich erhebliche Mängel, die den nachstehend formulierten Anforderungen zuwider laufen.

### 1.2 Anforderungen an den Busnotverkehr

- (1) Spätestens 60 Minuten nach Bekanntwerden eines Zugausfalles muss eine erste Ersatzbeförderung sichergestellt werden. Die Betriebsleitung des EVU ist entsprechend gehalten, umgehend mit der Organisation der Ersatzbeförderung für die Reisenden zu beginnen. Es erfolgt eine unverzügliche Störungsmeldung an die betroffenen Aufgabenträger (vgl. Kap. 3 **Modul 720**) sowie Information der Verkehrsnachrichtendienste der im Bereich der Schienenstrecke tätigen Rundfunksender über die eingetretene Betriebsstörung.
- (2) Das EVU informiert unverzüglich alle betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verkehrsunternehmen des übrigen ÖPNV, die über Anschluss- und Umsteigebeziehungen von der Störung betroffen sind, um umsteigenden

## **Modul 330 - Schienenersatzverkehr und Baustellenfahrpläne**

---

- Fahrgästen einen Anschluss zu ermöglichen. Die Übertragungswege richten sich nach dem jeweils aktuellen Stand der Technik.
- (3) Zudem wird die Information über die Betriebsstörung unverzüglich an deutlicher Stelle im Internetauftritt des EVU und ggf. einer dem EVU zugänglichen Stelle im Internetportal des betreffenden Aufgabenträgers bekannt gegeben.
  - (4) Das Platzangebot der Ersatzbeförderung muss ausreichend dimensioniert sein, um alle betroffenen Reisenden aufnehmen zu können. Stehplätze im Rahmen des maximal zulässigen Wertes eines Omnibusses werden toleriert. Die Weiterbeförderung von Kinderwagen, Rollstühlen und schwerem Gepäck ist zu gewährleisten. Ist eine Weiterbeförderung von Fahrrädern nicht möglich, so kümmert sich das EVU um eine sichere Verwahrung der Räder und vereinbart mit den Besitzern einen Abholungsort (Netzknoten nach Wahl des betroffenen Fahrgastes).
  - (5) Nach spätestens 90 Minuten muss der Ersatzverkehr so organisiert sein, dass eine Sicherung der Reiseketten wie folgt definiert gegeben ist: Die Gesamtreisezeit auf der Strecke darf sich dabei für die betroffenen Fahrgäste maximal um 30 Minuten erhöhen.
  - (6) Das EVU stellt sicher, dass das eingesetzte Personal über gute Ortskenntnis verfügt.
  - (7) An Umsteigepunkten ist der sichere Übergang der Fahrgäste zu überwachen, so dass alle Fahrgäste den betroffenen Anschluss erreichen. Sofern hierdurch im Vergleich zum Regelfahrplan kein erhöhter Personalbedarf entsteht, wird hierzu mindestens ein eingesetztes Ersatzfahrzeug durch einen Kundenbetreuer begleitet oder an beiden Endpunkten des SEV je mindestens ein Kundenbetreuer als Reisendenlenker zur Verfügung gestellt.

### **1.3 Übergang zum planbaren Ersatzverkehr**

Dauert der Schienenersatzverkehr länger als 12 Stunden, so gilt er ab diesem Zeitpunkt als planbarer Schienenersatzverkehr, an den die unter 2.2 genannten Anforderungen an planbare Schienenersatzverkehre zu stellen sind. Eine weitere Abstimmung mit dem entsprechenden Aufgabenträger ist aufgrund der Kürze der zur Planung verfügbaren Zeit jedoch nicht vorgesehen. Die in den einschlägigen Notfallplänen vereinbarten Grundsätze sind jedoch zu beachten.

## Modul 330 - Schienenersatzverkehr und Baustellenfahrpläne

---

## 2 Planbarer Schienenersatzverkehr und Baustellenfahrpläne

### 2.1 Verfahren

Unter die Begriffe planbarer Schienenersatzverkehr und Baustellenfahrpläne fallen Schienenersatzverkehre und vorübergehende Fahrplanänderungen inklusive Umleitungen infolge von geplanten Bauarbeiten und Instandhaltungsmaßnahmen im Infrastrukturbereich.

Planmäßige Abweichungen vom Regelbetrieb sind zu minimieren. Auf die Infrastrukturbetreiber ist seitens des EVU mit dem Ziel Einfluss auszuüben, notwendige Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen während der Betriebspausen durchzuführen. Bei Problemen dabei sind die Aufgabenträger umgehend zu informieren. Soweit es nicht gelingt, den Infrastrukturbetreiber zur Durchführung der Maßnahmen während der Betriebspausen zu bringen, wirkt das EVU auf ihn ein mit dem Ziel, die Beeinflussung des Betriebs auf verkehrsschwache Zeiten zu beschränken.

Für das Gebiet des ZVOE gilt: Der Fahrplan des Schienenersatzverkehrs bzw. der Baustellenfahrplan ist bis vier Wochen nach Bekanntwerden der geplanten Infrastrukturmaßnahmen, spätestens aber ~~10 Arbeitstage~~ 14 Tage vor Inkrafttreten dem ZVOE vorzulegen, der diesen binnen sieben Arbeitstagen auf die Einhaltung der Anforderungen gemäß ~~2.21.2~~ zu prüfen und freizugeben hat. Sollten die Anforderungen durch das vorgelegte Konzept nicht eingehalten sein, so wird der ZVOE Nachbesserung verlangen. Ist der Schienenersatzverkehrs-/Baustellen-Fahrplan vom ZVOE freigegeben, so wird die auf dessen Basis erbrachte Leistung als vertragskonform erachtet, es sei denn im tatsächlichen Betrieb ergeben sich erhebliche Abweichungen. Reicht die Frist zwischen Bekanntwerden und Einrichten der geplanten Streckensperrung nicht aus, um dem ZVOE das Schienenersatzverkehrs-/Baustellenfahrplankonzept fristgerecht zur Prüfung zu überlassen, so entfällt die Pflicht zur Vorabprüfung durch den ZVOE. Die Einhaltung der Vertragskonformität der Leistung liegt damit dann allein im Verantwortungsbereich des EVU. R053  
Grundsätzlich sind die zu berücksichtigenden Anschlüsse mit dem ZVOE abzustimmen und auf Absprache technisch zu sichern. Auf **Modul 900** Kapitel 2.3 wird verwiesen.

Für das Gebiet des ZVNL gilt:

1. Der Umfang des SEV orientiert sich am Umfang der zu ersetzenden SPNV-Leistung.
2. Für den Baufahrplanungsprozess gelten die in den NBN veröffentlichten Fristen. Der SEV muss rechtzeitig, das heißt spätestens 14 Tage vor seiner Einrichtung mit den Auftraggebern hinsichtlich seines Umfangs, seines Fahrplans sowie der Kapazitäten/Gefäßgrößen und des Vertriebs einvernehmlich endabgestimmt werden. Sofern die Ankündigungszeit durch die veranlassenden EIU kürzer ist,

## **Modul 330 - Schienenersatzverkehr und Baustellenfahrpläne**

---

wird eine unverzügliche Abstimmung akzeptiert. Der Auftragnehmer wirkt darauf hin, dass die EIU notwendige SEV-Maßnahmen mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf zur Abstimmung mit dem Auftragnehmer einreichen.

3. Es ist möglich, im Einvernehmen mit den Auftraggebern oder auf deren Verlangen Expressbuslinien einzurichten. Expressbuslinien verkehren zwischen festgelegten EV-Halten ohne Zwischenhalt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass am Zielbahnhof des Expressbusses eine Weiterbeförderung der Fahrgäste möglich ist (Erreichung von Anschlüssen).

Für das Gebiet des Landes Brandenburg gilt: Vor der Einrichtung von geplantem SEV ist den Beauftragten so rechtzeitig vorher ein Konzept zu übergeben, dass noch eine Abstimmung zu Änderungen möglich ist. Das Konzept hat darzustellen, welches Verkehrsmittel gewählt wird und in welcher Form die folgenden Anforderungen an den Schienenersatzverkehr umgesetzt werden sollen. Weiterhin ist in dem Konzept darzustellen, wie viele Busse je Fahrt eingesetzt werden sollen. Die Aufgabenträger können diesem Konzept widersprechen. In diesem Fall hat das EVU das Konzept zu überarbeiten und den Beauftragten das angepasste Konzept zu übergeben.

### **2.2 Anforderungen an den Schienenersatzverkehr**

Der Schienenersatz-/Baustellenverkehr ist so zu organisieren, dass er in seiner Qualität dem regulären Schienenverkehrsangebot möglichst nahe kommt. Dies bedeutet:

- (1) Grundsätzlich ist der Ersatz von Schienenverkehrsleistung durch Ersatzverkehre auf das maßnahmenbedingt technisch erforderliche Maß zu begrenzen, es sei denn darüber hinausgehende Ersatzverkehre sind mit Vorteilen für Fahrgäste verbunden. Diese können insbesondere in kürzeren Reisezeiten oder ersparten Umsteigevorgängen bei zugleich nicht wesentlich verlängerten Reisezeiten begründet sein.
- (2) Es ist ein ausreichendes Sitzplatzangebot vorzuhalten, so dass entsprechend der mit den Fahrgastzählgeräten im Vorfeld der Maßnahmen zu ermittelnden Nachfrage in der Normalverkehrszeit jedem Fahrgast ein Sitzplatz angeboten werden kann. In der Verkehrsspitzen werden im Schienenersatzverkehr stehende Fahrgäste für eine Fahrtdauer bis zu 20 Minuten toleriert.
- (3) Die Mitnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, schwerem Gepäck ist zu gewährleisten. Falls Fahrräder nicht befördert werden können, ist darauf deutlich auf allen Aushängen und Handzetteln hinzuweisen.

## **Modul 330 - Schienenersatzverkehr und Baustellenfahrpläne**

---

- (4) Regulär einer Station zugeordnete SEV-Haltestellen sind zu nutzen. Falls reguläre SEV-Haltestellen nicht vorhanden sind oder nicht angefahren werden können, sind Behelfshaltestellen einzurichten. Die Ersatzhaltestellen liegen maximal 200 m vom Empfangsgebäude/Hauptausgang entfernt. Sofern dies nicht möglich ist, ist Rücksprache mit dem jeweiligen Aufgabenträger erforderlich. Soweit dies verkehrstechnisch erforderlich ist, ist auch eine Wegführung über einen Nebenausgang zulässig.
- (5) Es gelten bei Schienenersatzverkehr dieselben Anforderungen, insbesondere an Sauberkeit und Schadensfreiheit, wie bei der Regelbeförderung, soweit grundsätzlich auf Fahrzeuge des Ersatzverkehrs übertragbar.
- (6) Sofern hierdurch im Vergleich zum Regelfahrplan kein erhöhter Personalbedarf entsteht, wird mindestens ein eingesetztes Ersatzfahrzeug durch einen Kundenbetreuer begleitet oder an beiden Endpunkten des SEV je mindestens ein Kundenbetreuer als Reisendenlenker zur Verfügung gestellt.
- (7) Der Verkauf und die Kontrolle von Fahrausweisen im SEV wird sichergestellt.

### **3 Baustellenfahrplan ohne Streckensperrung**

Bei Baustellenfahrplänen sollen die Fahrzeiten der Züge nur insoweit verlängert werden, wie die in **Anlage 320.5** definierten Anschlüsse dadurch weiterhin sichergestellt werden können. Gegebenenfalls hat das EVU flankierende Maßnahmen zu prüfen, indem z.B. durch geänderte Bahnsteignutzungen Umsteigezeiten verkürzt werden und/oder indem auf den betreffenden Anschlusslinien während der Bauphase ebenfalls ein vorübergehend geänderter Fahrplan unter Wahrung aller System-Anschlüsse eingerichtet wird oder Ersatzverbindungen eingerichtet werden. Die für die Fahrgäste aus Baustellenfahrplänen ohne Streckensperrungen resultierende Reisezeitverlängerung darf jedoch insgesamt 15 Minuten nicht übersteigen.

### **4 Haftung gegenüber den Reisenden**

Für das Gebiet des ZVOE gilt: Auf **Modul 750** VVO-Kundengarantie wird verwiesen.

### **5 Kommunikation bei Abweichungen vom Regelfahrplan**

Im Falle von Abweichungen gegenüber dem Regelfahrplan hat das EVU eine besondere Informationspflicht gegenüber den Fahrgästen.

## **Modul 330 - Schienenersatzverkehr und Baustellenfahrpläne**

---

Für die Datenbereitstellung bei Abweichungen vom Regelfahrplan wird auf **Modul 900** verwiesen.

- (1) Auftretende Abweichungen sind den Fahrgästen umgehend und verständlich zu erläutern. Den Fahrgästen sind darüber hinaus unaufgefordert alternative Reisemöglichkeiten diskriminierungsfrei sowie verkehrsträger- und verkehrsübergreifend anzubieten und ebenfalls verständlich zu erläutern.
- (2) Es ist zu gewährleisten, dass das Servicepersonal aktiv (ggf. durch Lautsprecherdurchsagen) auf die Fahrgäste zugeht und auf Wunsch, und soweit zeitlich möglich, eine Einzelfallprüfung für jeden Fahrgast bezüglich Anschlusssicherung und alternativer Verkehrsangebote vornimmt. Dem Personal sind alle notwendigen Informationen für die Fahrgäste bereitzustellen.
- (3) Fahrgästen, die nicht vom Personal informiert werden können, ist mindestens eine alternative Informationsmöglichkeit anzubieten, z. B. über Aushänge oder eine telefonisch erreichbare, aktuell informierte Zentrale. Die alternativen Informationswege werden den Fahrgästen mitgeteilt.
- (4) Für das Land Brandenburg gilt: Das EVU wendet die Vorgaben zur Regelfahrplanabweichungskommunikation gemäß den **Anlage 330.1** und **Anlage 830.1** an. Die Kommunikationsmaßnahmen werden für jede Regelfahrplanabweichung separat zwischen EVU und den Beauftragten abgestimmt. Abweichungen von der **Anlage 330.1** sind im Einzelfall nach Genehmigung durch die Beauftragten möglich. Das EVU und die Beauftragte schreiben die **Anlage 330.1** gemeinsam jährlich fort.
- (5) Die Ersatzfahrzeuge sind nach außen hin deutlich als Schienenersatzverkehr unter Angabe des Fahrtzieles und des Laufwegs zu kennzeichnen.
- (6) Aushänge, Handzettel, Plakate und Internet-Seiten haben den vollständigen Ersatzfahrplan der betroffenen Strecke in der bei den regulär vom EVU herausgegebenen Fahrplanmedien üblichen Form zu enthalten. Geplante Fahrplanabweichungen sind mindestens 14 Tage im Voraus anzukündigen:
  - mit schriftlichem Informationsmaterial in allen Zügen und auf allen Halten an und im Umfeld der betroffenen Strecke; das Informationsmaterial wird mit anderen Verkehrsunternehmen, die Verkehrsdienstleistungen in der Region erbringen, abgestimmt und in angemessenem Maße in ausreichender Stückzahl zur Verfügung gestellt.
  - durch Veröffentlichungen (in Kooperation mit Herausgebern von Baustelleninformationen)

## Modul 330 - Schienenersatzverkehr und Baustellenfahrpläne

---

- soweit möglich und sinnvoll – durch die Tagespresse, elektronische Medien / neue Dienste (z.B. soziale Netzwerke, Apps etc.) und in den regionalen Fernseh- und Rundfunksendern.

(7) Bei geplanten Ersatzverkehren gilt darüber hinaus:

- Die Abfahrtstellen des Schienenersatzverkehrs sind deutlich zu kennzeichnen (H-Schild und Logo des SEV sowie Beschriftung „SEV“) und die Stationen mit Informationen und Fahrplan des SEV versehen; es existiert eine Wegweisung zwischen SPNV-Halt und Ersatz-Haltestelle auf dem schnellst möglichen oder barrierefreien Weg. Für das Land Brandenburg gelten die Vorgaben der **Anlage 830.1** und für das Gebiet des ZVOE **Anlage 810.4**.
- Für das Gebiet des ZVOE gilt: An den Abfahrtstellen des Ersatzverkehrs sind mindestens die Kontaktwege auszuweisen, über die der Fahrgast Informationen zum bestehenden SEV erhalten kann (mindestens Servicenummer des EVU, Kundengarantie-Hotline, elektronische Medien/Informationskanäle des EVU). Bei Ersatzverkehren mit einer Dauer von mehr als 14 Kalendertagen sollen darüber hinaus auf die Fahrpläne des SEV an der Ersatzhaltestelle angebracht werden. Vorhandene Aushangmöglichkeiten sollen hierbei genutzt werden. Das EVU wird sich hierzu vorab mit den jeweiligen Haltstelleninhabern sowie dem ZVOE abstimmen.
- Das EVU stellt sicher, dass auf den Stationen mit Lautsprecherdurchsagen in einer angemessenen Frist vor planmäßiger Ankunft der Züge bis zur Abfahrt des Schienenersatzverkehrs regelmäßig auf den Schienenersatzverkehr und dessen Abfahrtsort hingewiesen wird.
- Durch das EVU wird gewährleistet, dass die Fahrzeuge mit den einheitlich festgelegten, sichtbaren Informationen zur ersetzten Linie bzw. Strecke, zum Fahrtziel und zur Fahrtroute ausgestattet sind.
- Das Fahrpersonal verfügt über Informationen zur Abfahrtshaltestelle, zum Fahrplan des SEV und zu bedienenden Anschlüssen und gibt diese an die Fahrgäste weiter. In den Fahrzeugen sind die bedienten Stationen des SEV generell, die dort zu erreichenden Anschlüsse nach Möglichkeit durchzusagen.

(8) Bei kurzfristigen Fahrplanabweichungen ist zu informieren:

- optisch und akustisch in allen Zügen und an allen Halten, soweit die technischen Möglichkeiten verfügbar sind
- möglichst in den Verkehrsmeldungen der regionalen Rundfunk- und Fernsehsender und regionale Tagespresse
- über elektronische Medien / neue Dienste
- über eine Seite innerhalb der Website des EVU, die die aktuelle Betriebssituation mit einem maximalen zeitlichen Verzug von 10 Minuten je Linie kurz, prägnant und leicht verständlich darstellt. Die Seite ist über eine einfache URL erreichbar und von extern leicht verlinkbar.



## **Modul 330 - Schienenersatzverkehr und Baustellenfahrpläne**

---

(9) Bei Busnotverkehr (BNV)

- unternimmt das EVU geeignete Maßnahmen, die besonders vorhandenen Informationsbedürfnisse der Fahrgäste, insbesondere an den sonst planmäßig zu bedienenden Verkehrshalten zu befriedigen.
- wird sichergestellt, dass die Mitarbeiter des EVU für die besondere Situation im BNV unterwiesen sind.

(10) Weiterhin sind alle durch Fahrplanabweichungen betroffenen Unternehmen zu informieren, insbesondere solche, mit deren Verkehrsangeboten Verknüpfungen bestehen bzw. zu gewährleisten sind. Die Übertragungswege richten sich nach dem jeweils aktuellen Stand der Technik. Wenn durch Fahrplanabweichungen auch Verkehre anderer Verkehrsunternehmen betroffen sind, stimmt das EVU seine Kommunikation mit diesen Verkehrsunternehmen ab und gibt mit ihnen zusammen gemeinsame Kommunikationsprodukte heraus.

(11) Das EVU ist verpflichtet, die Fahrplanauskunftssysteme der Aufgabenträger zusätzlich zu den Fahrplandaten permanent und vollständig mit textbasierten Störungs- und Baustelleninformationen zu versorgen (dies gilt auch für Ersatzverkehre). Die Versorgung muss über durch die Aufgabenträger bereitgestellte, internetbasierte Eingabeoberfläche erfolgen. Die durch das EVU eingestellten Meldungen können über eine geeignete Schnittstelle zum Zweck der Fahrgastinformation in ihren Informationsmedien genutzt werden.

Für das Gebiet des ZVOE gilt: Es gilt **Modul 900** Kap. 2.1.3.

Für das Land Brandenburg gilt: Dies erfolgt über das Störungsinformationssystem „HAFAS-Informationsmanager (HIM)“ (vgl. **Anlage 900.12**).