

# Nahverkehrs praxis

Fachzeitschrift für  
moderne Mobilität

Juni 2019



## Designing the future of public transport.

Als Technologiepartner unterstützen wir Sie dabei, Ihren Fahrgästen ein Maximum an Service zu bieten. Sprechen Sie mit uns über

### The Art of public transport

- Aufbau offener Mobilitätsplattformen
- Revolutionierung des Ticketing
- Optimierung des Betriebsgeschehens
- Steuerung von E-Busflotten

Welcher #MobilityArtist Sie auch sind – gestalten Sie mit INIT Ihr Mobilitätsmeisterwerk!

Vereinbaren Sie einen Besuchstermin:  
[sales@initse.com](mailto:sales@initse.com)



**init**  
The Future of Mobility

- **Leitthema**  
Digitalisierung des ÖPNV
- UITP Global Public Transport Summit
- VDV-Jahrestagung in Mannheim

# Absicherung von Baumaßnahmen im Zusammenhang mit der Elektrifizierung von Strecken

Die Verkehrswende und die damit verbundene Verlagerung der Emissionen führen zu unterschiedlichen Ansätzen bei den Verkehrsunternehmen in Deutschland. Gemeinsamkeit ist, dass neue Mobilitätsformen überprüft, angedacht und umgesetzt werden. Bei diesen Überlegungen wird über E-Busse, Brennstoffzellenbusse, Schienenfahrzeuge mit Brennstoffzellentechnik, Elektrifizierung von Autobahnen und Eisenbahnstrecken, Ladestationen und Elektrizitätswerke diskutiert. Allen Veränderungen gemeinsam ist, dass große Investments in neue Verkehrssysteme erfolgen müssen und hierfür oftmals eine entsprechende Infrastruktur erst geschaffen werden muss. Daraus folgen dann große Bauvorhaben, die für viele Verkehrsunternehmen hinsichtlich der Investitions-/Bausummen in schwindelerregende Höhe steigen können.



Vor der Entscheidung einer solchen Bautätigkeit stand auch die Regiobahn in Mettmann im Jahre 2016. Die S28 ist bislang eine der wenigen S-Bahn-Linien in NRW, die noch mit dieselbetriebenen Triebwagen fährt. Dabei ist die Regiobahn GmbH für die gesamte Infrastruktur wie Gleise, Weichen und Bahnhofshaltepunkte auf dem Streckenabschnitt zwischen

Neuss und Kaarst sowie zwischen Düsseldorf Gerresheim und Mettmann fast bis nach Wuppertal verantwortlich. „Aus wirtschaftlicher und ökologischer Betrachtung führte bei uns kein Weg an der Elektrifizierung vorbei“ erläutert Stefan Stach, Geschäftsführer der Regiobahn GmbH. „Mit den aktuell eingesetzten Fahrzeugtypen ist es zukünftig nicht möglich, flexibel auf die Anforderungen aus unserem Beförderungsvertrag mit dem VRR zu reagieren. Schon bei der geringsten Störung haben wir ein Problem, Ersatz zu beschaffen. Dazu kommt, dass die Dieselfahrzeuge lokal Abgasemissionen verursachen, vom Geräuschniveau ganz zu schweigen. Deshalb haben wir schon vor der aktuellen politischen Diskussion um die Verkehrswende in Mettmann beschlossen, die Regiobahn durch eine Elektrifizierung zukunftssicher zu machen“.

So wurde durch die Elektrifizierung aus einer ursprünglich



Bilder: Regiobahn Mettmann

geplanten mittelgroßen Bautätigkeit, der Verlängerung der S28 nach Wuppertal, ein großvolumiges Bauprojekt auf der Gesamtstrecke. Einem Unternehmen mit überschaubarer Größenordnung wie die Regiobahn, die im ursprünglichen Sinne Spezialist in der Beförderung von Personen ist, stellen sich dann viele Herausforderungen: Planung, Ausschreibung, Vergabe, Finanzierung etc. Ein Lateralthema ist oftmals die Absicherung der Risiken aus der Bautätigkeit, sprich: Wie versichert man eigentlich ein großes Bauprojekt? Oftmals leider nur ein kleines von vielen Themen; im Schadenfall unterscheiden sich die Konzepte am Markt allerdings deutlich. Hier konnte Stefan Stach seine guten Kontakte zum

## Autoren:

**Michael Beck,**  
Abteilung Kunden-  
betreuung,  
DVA Deutsche Verkehrs-  
Assekuranz-Vermittlungs-  
GmbH



**Stefan Stach,**  
Geschäftsführer,  
Regiobahn GmbH,  
Mettmann



VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen nutzen. In Versicherungsfragen unterstützt die DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH aus Bad Homburg. Die DVA ist als Versicherungsmakler und Tochterunternehmen der DB AG auf die Beratung und Absicherung von Infrastrukturmaß-

nahmen spezialisiert. „Für große Baumaßnahmen, so wie hier in Mettmann, empfehlen wir eine sogenannte Projektversicherung, die die DVA unter der Berücksichtigung ihrer Erfahrungen aus den Bautätigkeiten der DB AG entwickelt hat“ erläutert Michael Beck, Kundenbetreuer bei der DVA. Die kombinierte Bauleistungs-, Montage- und Haftpflichtversicherung verknüpft verschiedene Versicherungsprodukte.

Der Bauherr ist der Versicherungsnehmer und somit selber immer auch „Herr des Versicherungs-Vertrages“. „Ein Vorteil dieses Konzeptes ist, dass alle am Bau beteiligten Unternehmen, inklusive aller Nachunternehmer, über einen Vertrag versichert sind.

So werden einerseits Schnittstellen zwischen unterschied-

## Wessen Interessen sind versichert?



## Was beinhaltet die Projektversicherung?



nahmen spezialisiert. „Für große Baumaßnahmen, so wie hier in Mettmann, empfehlen wir eine sogenannte Projektversicherung, die die DVA unter der Berücksichtigung ihrer

lichen Versicherern der unterschiedlichen Auftragnehmer, die im Schadenfall möglicherweise unterschiedliche Interessen vertreten, vermieden und andererseits hat der Bauherr eine vollständige Transparenz über den Versicherungsumfang, die Deckungssummenhöhen und den Ablauf im Schadenfall“. Wichtig ist auch, dass alle Beteiligten erfasst werden. So können bereits die Planer, die möglicherweise schon Leistungen erbracht haben auch rückwirkend noch in den Versicherungsschutz aufgenommen werden. Und auch nach Abnahme des letzten Werkes besteht weiterhin Versicherungsschutz über eine Nachhaftungskomponente des Vertrages. „Für uns ist ebenfalls sehr wichtig, dass wir einen Partner gefunden haben, der uns jederzeit berät und uns auch im Schadenfall auf Augenhöhe gegenüber den Versicherern kompetent und mit fachlichem Hintergrund begleitet“, ergänzt Stefan Stach.

Am Markt hat sich diese Art der Risikoabsicherung zunehmend durchgesetzt, weil sie quasi Teil der Projekt- und der Kostensteuerung ist.