

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel, Anja Piel, Dragos Pancescu, Eva Viehoff und Stefan Wenzel (GRÜNE)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

Zugausfälle und Zugverspätungen der Regionalzüge in Niedersachsen

Anfrage der Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel, Anja Piel, Dragos Pancescu, Eva Viehoff und Stefan Wenzel (GRÜNE), eingegangen am 08.07.2019 - Drs. 18/4129
an die Staatskanzlei übersandt am 09.07.2019

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 02.08.2019

Vorbemerkung der Abgeordneten

Nicht nur bei der NordWestBahn, sondern auch bei den anderen regionalen Bahnunternehmen in Niedersachsen gab es laut Pünktlichkeitsbilanz 2018 mehr Zugausfälle und Verspätungen als in den Vorjahren. Laut Bericht der Neuen Osnabrücker Zeitung vom 23. April 2019 ist in 2018 jeder zehnte Regionalzug ausgefallen. Laut Bericht im LOK Report vom 23. April 2019 haben zahlreiche Baustellen, Personalengpässe und technische Störungen die Bahnunternehmen vor erhebliche Herausforderungen und die Fahrgäste auf eine häufig lange Geduldsprobe gestellt. Auch im ersten Halbjahr 2019 kam es laut diversen Berichtserstattungen erneut zu vielen Zugausfällen und Zugverspätungen.

Vorbemerkung der Landesregierung

Die Landesregierung verfolgt die zunehmende Zahl von Zugausfällen und -verspätungen mit Sorge. Die Ursachen hierfür sind vielschichtig und reichen von höherer Gewalt über Einflüsse Dritter, von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zu verantwortenden Ursachen wie z. B. Personalmangel bis zu Störeinträgen, die die Betreiber der Schienenwege, allen voran die DB Netz AG, als Verantwortliche für ihre jeweiligen Netze tragen; dazu zählen u. a. auch Baustellen, die, auch in ihrer Häufigkeit, einen erheblichen Einfluss auf die Leistungserbringung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nehmen. So wurden für das laufende Fahrplanjahr allein 38 Großbaustellen in Niedersachsen mit Auswirkungen auf die Fahrplankonstruktion angekündigt; hinzu kamen z. B. sechs angekündigte Großbaustellen in Hamburg mit unmittelbarem Einfluss auf die nach Niedersachsen ausbrechenden Verkehre. Daneben gibt es kurzfristig eingerichtete Baustellen, die nicht in der Aufstellung des Jahresfahrplans berücksichtigt sind. Zugangsberechtigung zu frühzeitigen Informationen über geplante Baustellen haben neben den SPNV-Aufgabenträgern auch die EVU.

Die Landesregierung begrüßt, dass das Bundesverkehrsministerium und die DB Netz AG zusammen mit der Branche inzwischen in einen intensiven Dialog getreten sind, um Ursachen zu ermitteln und Möglichkeiten zur Abhilfe der Störungen zu schaffen, die durch die wachsende Zahl der Baustellen im Schienennetz hervorgerufen werden. Die Empfehlungen des Runden Tisches Baustellenmanagement liegen seit dem letzten Jahr vor; hier geht es jetzt darum, diese Ergebnisse sukzessive umzusetzen.

Die Landesregierung betont in diesem Zusammenhang, dass die Sicherung und der Ausbau des Schienennetzes von hoher verkehrlicher, gesamtgesellschaftlicher und klimapolitischer Bedeutung sind, und begrüßt grundsätzlich, dass mehr Bundesmittel bereit gestellt werden, um das Schienennetz zu erhalten.

- 1. Hat die Landesregierung eine konkrete Übersicht über die Baustellen im niedersächsischen Streckennetz? Welche Baustellen konkret behindern derzeit den Schienenpersonennahverkehr in Niedersachsen, und welche Baustellen sind in diesem Jahr noch geplant?**

Die DB Netz informiert über www.dbnetze.com/baustellen über das Planungs- und Abstimmungs-procedere für beabsichtigte Baustellen und über absehbar anstehende Baustellen; letztere sind mit einer 12-Wochen-Vorschau allgemein abrufbar. An dem vorauslaufenden Planungs- und Abstimmungs-procedere können sich nur Zugangsberechtigte im Sinne des Eisenbahnregulierungsgesetzes beteiligen; die Landesregierung zählt danach nicht zum Kreis der Zugangsberechtigten. Sofern Baumaßnahmen kurzfristig, d. h. außerhalb des vorgenannten Planungs-procederes abgestimmt werden sollen, erfolgt dieses ausschließlich mit den jeweils betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen.

- 2. Wann rechnet die Landesregierung mit einer dauerhaften Verbesserung der Infrastruktur im Schienennetz Niedersachsen, um insbesondere technische Störungen im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik (Störungen an Bahnübergängen, Oberleitungen, Weichen, Signalen, in Stellwerken) zu minimieren?**

Die Landesregierung verfügt, da sie nicht Eigentümer oder Betreiber dieser Infrastruktur ist, über keine spezifischen diesbezüglichen Kenntnisse der Bahnanlagen. Angesichts des öffentlich diskutierten Investitionsbedarfs in das bestehende Schienennetz und partiell öffentlich bekannt werden der Informationen über ausgewählte Anlagenteile - z.B. BT-Drs. 19/3247 Entwicklung der Zugverspätungen in Deutschland - ist von einem nach wie vor bestehenden erhöhten Instandhaltungs- und Erneuerungsbedarf auszugehen. Laut Auswertungen der Landesnahverkehrsgesellschaft über Zugausfälle und Verspätungen im SPNV gilt dies gerade auch für die Regionalstrecken, die überwiegend nur vom SPNV genutzt werden. Dieser Investitionsstau lässt sich nur längerfristig und in Abhängigkeit von den vom Bund zur Verfügung gestellten Mitteln nach der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, die die Mittelbereitstellung für Ersatzinvestitionen in das bestehende Schienennetz regelt, abbauen.

- 3. Welche Kenntnisse besitzt die Landesregierung darüber, wie viele Züge der Regionalbahnanbieter in Niedersachsen im ersten Halbjahr 2019 aus welchen Gründen ausgefallen sind?**

Zugausfälle im SPNV werden von den zuständigen SPNV-Aufgabenträgern erfasst. Diese Daten werden für die verschiedenen Verkehrsnetze von den jeweils federführenden SPNV-Aufgabenträgern im Rahmen der Durchführung der Verkehrsverträge erhoben. Im Fahrplanjahr 2019 bestehen bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH insgesamt 13 Verkehrsverträge und bei der Region Hannover und dem Regionalverband Großraum Braunschweig jeweils ein Verkehrsvertrag. Da die SPNV-Aufgabenträger ein Verkehrsnetz als Ganzes betrachten, wird eine Aufschlüsselung dieser Daten nach Gebietsanteilen der beteiligten Aufgabenträger nicht vorgenommen. Somit sind in den im Folgenden dargestellten Werten auch Anteile von Verkehrsleistungen aus anderen Bundesländern enthalten. Dafür werden die Daten von Verkehrsnetzen, an denen die niedersächsischen Aufgabenträger nur einen geringen Anteil haben, nicht berücksichtigt. Für das Jahr 2019 liegen verbindlich in Form von Statusberichten von den EVU übermittelte Werte für die Monate Januar bis Mai vor. Veränderungen können sich allerdings noch ergeben, da eine endgültige Abstimmung erst im Rahmen der Erstellung der Jahresabrechnung vorgenommen werden kann.

Grundsätzlich ist bei Zugausfällen zwischen geplanten und ungeplanten Zugausfällen zu unterscheiden. Unter den geplanten Zugausfällen sind die baubedingten Ausfälle zusammengefasst. Für diese Zugausfälle werden in der Regel Ersatzmaßnahmen entwickelt und umgesetzt. Meist wird dabei ein Schienenersatzverkehr mit Bussen durchgeführt. Im Zeitraum Januar bis Mai 2019 sind aus diesem Grund in den von den niedersächsischen SPNV-Aufgabenträgern LNVG, Region Han-

nover und Regionalverband Großraum Braunschweig federführend verantworteten Netzen insgesamt etwa 13 950 Züge aufgrund von Baumaßnahmen auf dem gesamten Laufweg oder auf einer Teilstrecke ausgefallen. Insgesamt sind etwa 337 000 Zugkilometer geplant ausgefallen. Dies entspricht einer Ausfallquote von 1,5 % bezogen auf den vereinbarten Umfang der Betriebsleistungen von etwa 55 Millionen Zugkilometern.

Ungeplant sind im Zeitraum Januar bis Mai 2019 in den federführend verantworteten Netzen der drei niedersächsischen SPNV-Aufgabenträger insgesamt etwa 7 850 Züge auf dem gesamten Laufweg oder auf einer Teilstrecke im Umfang von etwa 300 000 Zugkilometern ausgefallen. Dies entspricht einer Ausfallquote von 1,3 %. Die ungeplanten Zugausfälle im Umfang von etwa 239 000 Zugkilometern im Zuständigkeitsbereich der LNVG verteilen sich auf Ursachen wie folgt:

- 42,4 % fehlende Triebfahrzeugführer,
- 22,2 % defekte Fahrzeuge,
- 9,9 % gefährliche Ereignisse durch Dritte wie Vandalismus,
- 8,8 % Infrastrukturstörungen,
- 7,5 % externe Einflüsse durch Dritte wie z. B. Witterung, Suizid, Personen im Gleis,
- 9,2 % sonstige Ursachen.

4. Mit welchem Zeitabstand zu den Zugausfällen und in welchem Vollständigkeitsgrad wird der Aufgabenträger über Zugausfälle informiert?

Die Aufgabenträger werden von den EVU über Zugausfälle informiert. Bei geplanten Zugausfällen legen in der Regel die EVU den Aufgabenträgern die Ersatzkonzepte zur Abstimmung im Voraus vor. Der zeitliche Vorlauf hängt davon ab, wann das EVU von DB Netz über die konkreten Auswirkungen der Baumaßnahmen informiert wurde. Die Zeitspanne liegt zwischen mehreren Monaten und wenigen Tagen. Über kurzfristig auftretende Zugausfälle sind die Aufgabenträger unverzüglich von den EVU per Mail zu informieren. Ein detaillierter Betriebslagebericht, in dem neben den Zugausfällen auch Zugbildungsschwächungen und Verspätungen gemeldet werden, muss spätestens nach drei Werktagen von den EVU vorgelegt werden. Statusberichte fassen die Betriebslagemeldungen des vollständigen Monats verbindlich zusammen und beinhalten darüber hinaus weitere Qualitätsmerkmale und müssen am Ende des Folgemonats vorgelegt werden.

5. Mit welchem Volumen der Sanktionen aufgrund nicht erbrachter Leistungen wurden im ersten Halbjahr 2019 Zugausfälle finanziell sanktioniert?

Geplante Zugausfälle werden in der Regel nicht sanktioniert, sofern das EVU einen ordnungsgemäßen Ersatzverkehr durchführt.

Eine Ausnahme bildet der Verkehrsvertrag S-Bahn Hannover. Hierfür und für ungeplante Zugausfälle in den Netzen, die von den drei niedersächsischen SPNV-Aufgabenträgern federführend bearbeitet werden, wird im Zeitraum Januar bis Mai 2019 eine Zuschussminderungen in der Größenordnung von etwa 2,5 Millionen Euro anfallen. Hinzu kommen teilweise noch Vertragsstrafen, die aber erst am Ende des Jahres errechnet werden können. Die finanziellen Sanktionen können erst konkret im Rahmen der Endabrechnung für das Jahr 2019 berechnet werden.

6. Welche Eisenbahnverkehrsunternehmen erhalten die Stations- und Trassenpreise bei Zugausfällen vom Aufgabenträger erstattet? Welcher Geldbetrag entfällt auf diese Erstattung im ersten Halbjahr 2019?

Grundsätzlich werden den EVU von den Aufgabenträgern alle Stations- und Trassenentgelte für die vertraglich vereinbarten Leistungen erstattet, die die Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Rechnung stellen.

Für baubedingte Zugausfälle werden keine Stations- und Trassenentgelte von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Rechnung gestellt. DB Netz stellt Trassenentgelte auch dann nicht in Rechnung, wenn sie durch Infrastrukturstörungen verursacht werden. Somit kommt es in diesen Fällen zu keiner Erstattung von Infrastrukturkosten.

Bei ungeplanten Zugausfällen bestehen unterschiedliche Regelungen. In der Regel erstatten die Aufgabenträger den EVU die Infrastrukturkosten bei ungeplanten Zugausfällen, die von den Infrastrukturunternehmen in Rechnung gestellt werden. In neueren Verkehrsverträgen erfolgt die Erstattung der Infrastrukturkosten nicht, wenn das EVU den Zugausfall verursacht hat. Aufgrund der sehr unterschiedlichen und komplexen Regelungen werden Infrastrukturentgelte erst im Rahmen der Erstellung der Jahresabrechnungen ermittelt.

7. Welchen Betrag hat die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) in Niedersachsen insgesamt in 2018 wegen nicht erbrachter Leistungen der Eisenbahnunternehmen einbehalten, und wie werden diese einbehaltenen Leistungen konkret verwendet?

Die LNVG hat im Jahr 2018 in den vorgenannten Verkehrsnetzen aufgrund von Zugausfällen den Zuschussbetrag um einen Betrag in Höhe von etwa 3,2 Millionen Euro gekürzt. Die eingesparten Mittel werden für Qualitätsverbesserungen im SPNV in Niedersachsen, wie z. B. für mehr Zugbegleiter und Fahrzeuge, WLAN in den Zügen und die Finanzierung hochwertiger Ersatzkonzepte bei länger andauernden Baumaßnahmen, verwendet.

8. Welche konkreten Quoten für die Ausbildung von Lokführerinnen und Lokführern werden nach welchen Kriterien in den Ausschreibungen für das niedersächsische Regionalbahnnetz festgelegt?

Ausbildungsquoten für Triebfahrzeugführerinnen und -führer sind bisher in den Verkehrsverträgen Hansenetz 2 (Betriebsaufnahme Mitte Dezember 2018) mit jährlich zehn erfolgreich auszubildenden Triebfahrzeugführerinnen und -führern und im Netz der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen (Betriebsaufnahme Mitte Dezember 2021) mit jährlich acht erfolgreich auszubildenden Triebfahrzeugführerinnen und -führern verlangt. In allen künftig von der LNVG durchzuführenden Ausschreibungen soll ebenfalls eine Mindest-Ausbildungsquote vorgegeben werden. Die Höhe bemisst sich nach der Größe des Netzes und dem Personalbedarf.

9. Nach welchen Kriterien werden die Personalreserven vor Ort bei den Eisenbahnunternehmen festgelegt?

Die Personalbemessung und -disposition ist originäre Aufgabe der jeweiligen EVU.

Die LNVG hat nach Auswertung von Zugausfällen erstmalig im Teilnetz Hansenetz 2 (Betriebsaufnahme im Dezember 2018) vertraglich vorgegeben, dass an definierten Einsatzorten zur Vermeidung von personalbedingten Zugausfällen in den Hauptverkehrszeiten Triebfahrzeugführer zur kurzfristigen Disposition vorzuhalten sind. Vergleichbare Regelungen sind auch für das neu ausgeschriebene Netz Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen getroffen worden sowie für künftige Ausschreibungen geplant.

10. Ist der Landesregierung das Abwerben von Personal bei den regionalen Eisenbahnunternehmen mit der Zahlung von Wechselprämien bekannt, und wie beurteilt die Landesregierung die Folgen dieser Abwerbungen?

Die Landesregierung begrüßt, dass sich die maßgeblichen, im niedersächsischen SPNV aktiven EVU darauf verständigt haben, die Ausbildung von Triebfahrzeugführern zu intensivieren, und Regelungen vereinbart haben, wie Kosten dieser Ausbildung bei Wechsel von Triebfahrzeugführern abgegolten werden sollen. Die Landesregierung sieht darin einen ersten, wichtigen Schritt zur Ab-

milderung dieses Fachkräftemangels, sieht es aber darüber hinaus als wünschenswert an, dass sich auch die Güter- und Fernverkehrsunternehmen in diese Kooperation einbringen.

11. Wie beurteilt die Landesregierung die Initiative des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg, gemeinsam mit der Bundesagentur für Arbeit in einem konzertierten Projekt die Qualifizierung von Geflüchteten zu Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführern, u. a. mit finanzierten Integrations-Coaches und berufsspezifischen Sprachkursen, zu fördern?

Triebfahrzeugführerinnen und -führer sind sehr stark auf dem Arbeitsmarkt nachgefragt. Da derzeit kaum qualifizierte Lokführerinnen und -führer auf dem Arbeitsmarkt verfügbar sind, wird es für die Eisenbahnunternehmen zunehmend schwieriger, Vakanzen zu besetzen und bei erhöhten Bedarfen (z. B. bei Krankheitsausfällen) zu reagieren. Die Qualifizierung von Geflüchteten kann - wenn auch nur in einem begrenzten Umfang - einen Beitrag zur Besetzung offener Stellen leisten. Sie benötigen bei der Ausbildung jedoch oftmals intensive Unterstützung und zusätzliche Sprachförderung. Eine Zusammenarbeit der Akteure am Arbeitsmarkt sowie eine enge Verzahnung der bereits vorhandenen Fördermöglichkeiten wie im konzertierten Projekt in Baden-Württemberg sind vor diesem Hintergrund sinnvoll.

In Niedersachsen wurde durch das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der Verkehrsverbände sowie der Regionaldirektion der Bundesagentur für Arbeit eingerichtet, die Möglichkeiten zur Verbesserung der Fachkräftesituation in der Verkehrs- und Logistikbranche prüft und auch die Frage von Qualifizierungsmaßnahmen behandelt.

12. Welchen Stellenwert genießt bei der Landesregierung die Sicherheit der Transportkette (verlässliche Anschlüsse) gegenüber dem Kriterium der Pünktlichkeit? In welcher Weise ist geregelt, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Pönale befürchten müssen, wenn sie verspätet fahren, weil sie auf Reisende aus verspäteten Anschlusszügen gewartet haben?

Die Sicherheit der Transportkette (verlässliche Anschlüsse) genießt bei der Landesregierung einen hohen Stellenwert. Allerdings sind bei der Frage, ob ein Zug warten soll, um Reisende aus verspäteten Anschlusszügen aufzunehmen, auch die Auswirkungen auf das Gesamtsystem zu betrachten. Denn infolge der verspäteten Abfahrt des Zuges können im nächsten Eisenbahnknoten wieder andere Anschlüsse gefährdet werden, oder auf eingleisigen Strecken können Folgeverspätungen für die Gegenzüge entstehen. Auch die Anzahl der betroffenen Reisenden sollte ein Kriterium sein. Die Entscheidung, ob und wie lange ein Zug im Einzelfall warten soll, kann am besten von den für das operative Geschäft zuständigen EVU und Infrastrukturunternehmen beurteilt werden. In den Verkehrsverträgen der SPNV-Aufgabenträger mit den EVU wird das Warten auf Anschlussreisende pauschal bei der Festsetzung der Zielwerte für die zu erreichenden Pünktlichkeitswerte berücksichtigt. Es werden auch keine einzelnen Züge pönalisiert, sodass das Warten auf einen Anschluss nicht automatisch zu einer Pönale führt. Bemessungsgrundlage sind die Jahreswerte aller Messungen, sodass auch die Möglichkeit besteht, schlechte Werte zu kompensieren, da keine Pünktlichkeit von 100 % gefordert wird. Dieses Verfahren hat sich aus Sicht der SPNV-Aufgabenträger bewährt, da ein Verfahren zur Herausrechnung einzelner Messwerte bei etwa 2,5 Millionen Werten p. a. auch für beide Vertragspartner sehr aufwändig wäre.