

**Kleine Anfrage zur kurzfristigen schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 2 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage des Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE)

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

Zugausfälle bei der Nordwestbahn

Anfrage des Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE), eingegangen am 06.12.2018 -
Drs. 18/2327
an die Staatskanzlei übersandt am 10.12.2018

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
namens der Landesregierung vom 19.12.2018

Vorbemerkung des Abgeordneten

Seit Monaten fallen bei der Nordwestbahn überdurchschnittlich Bahnverbindungen aus. Laut der *Nordwest-Zeitung* (30.11.2018) soll aktuell ein Viertel der Zugführer nicht im Dienst sein. Das Unternehmen beteuert, grundsätzlich genug Personal zu beschäftigen, und nennt als Grund für die Zugausfälle, dass überdurchschnittlich viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter derzeit krank seien. Gleichwohl war es erst im September ebenfalls zu „massiven Ausfällen“ auf der Strecke zwischen Wilhelmshaven, Sande und Essens gekommen. Mit einem sogenannten Brandbrief hatten damals Bürgermeister aus der Region auf die Zugausfälle reagiert.

Vorbemerkung der Landesregierung

Der Artikel in der *Nordwest-Zeitung* vom 30.11.2018 thematisiert die Zugausfälle bei der Nordwestbahn (NWB) aufgrund erkrankter Triebfahrzeugführer im Teilnetz Weser-Ems. Zu diesem Netz gehören die Linien Regionalbahn (RB) 59 Wilhelmshaven–Sande–Essens, Regionalexpress (RE) 18 Wilhelmshaven–Oldenburg–Osnabrück, RE 19 Wilhelmshaven–Oldenburg–Bremen und RB 58 Bremen–Vechta–Osnabrück. Die NWB erbringt in Niedersachsen darüber hinaus Betriebsleistungen in den Netzen Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen, Weser-Lammetal-Bahn und auf den niedersächsischen Abschnitten im Liniennetz Ostwestfalen (OWL-Netz).

Bundesweit klagen alle Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) derzeit über einen Mangel an Triebfahrzeugführern und stehen dadurch vor großen Herausforderungen. Dies wurde in diesem Jahr auch für Bahnkunden in Niedersachsen deutlich spürbar. Es sind vermehrt Züge ausgefallen, weil Dienstschichten nicht besetzt werden konnten. In Niedersachsen waren dadurch in besonderem Maße Netze der NWB, der eurobahn und der DB Regio AG betroffen. Auch Abgänge von Triebfahrzeugführern können von den EVU aufgrund der angespannten Arbeitsmarktlage in diesem Bereich oftmals nicht kurzfristig durch die Einstellung neuer Mitarbeiter aufgefangen werden.

Im Teilnetz Weser-Ems der NWB sind die Zugausfälle im August und September 2018 aufgrund fehlender Triebfahrzeugführer sehr stark angestiegen. Ab Oktober hatte sich die Situation wieder stabilisiert. Im Zeitraum vom 27.11. bis 04.12.2018 sind allerdings wieder sehr viele Züge ungeplant ausgefallen. Nach Aussagen der NWB war dafür ein kurzfristig sehr hoher Krankenstand von bis zu 38 Triebfahrzeugführern die Ursache. Darunter fallen auch Triebfahrzeugführer, die sich nach Personenunfällen in psychologischer Behandlung befinden und deshalb nicht für den Fahrdienst zur Verfügung stehen.

Die in dieser Größenordnung unvorhersehbaren Zugausfälle stehen den Bemühungen des Landes entgegen, mit einem attraktiven und verlässlichen Angebot mehr Fahrgäste im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu gewinnen.

1. Welche Kenntnisse besitzt die Landesregierung darüber, wie viele der Züge bei der Nordwestbahn in den Monaten August, September, Oktober und November des Jahres 2018 aus welchen Gründen ausgefallen sind?

Im Teilnetz Weser-Ems sind im Zeitraum August bis November 2018 insgesamt 38 503 Zugkilometer bzw. 559 Züge auf dem gesamten Laufweg oder auf einem Teilabschnitt ungeplant ausgefallen. Davon entfallen allein 31 157 Zugkilometer (81 %) bzw. 376 betroffene Züge auf fehlende Triebfahrzeugführer als Ausfallursache. Die weiteren ungeplanten Ausfälle sind durch die DB Netz AG als verantwortlichem Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Bahnstrecken (11 %), Fahrzeugstörungen (5 %) und sonstige Gründe, wie Witterungseinflüsse (3 %), verursacht worden.

Die oben genannten ungeplanten Zugausfälle verteilen sich zeitlich wie folgt:

- August 13.464 Zugkilometer (216 betroffene Züge),
- September 14.866 Zugkilometer (180 betroffene Züge),
- Oktober 3.746 Zugkilometer (55 betroffene Züge),
- November 6.427 Zugkilometer (108 betroffene Züge).

Darüber hinaus sind im Teilnetz Weser-Ems neben den Streckensperrungen am Wochenende zwischen Varel und Sande im Zeitraum August bis November 2018 zusätzlich noch 21 864 Zugkilometer aufgrund von Baumaßnahmen geplant ausgefallen.

2. Welche Maßnahme ergreift das Land, um über die Landesnahverkehrsgesellschaft dafür zu sorgen, dass die Nordwestbahn verlässliche Zugverbindungen zur Verfügung stellt?

Da die von der NWB seit August im Weser-Ems-Netz erbrachten Leistungen bei weitem nicht den im Verkehrsvertrag vereinbarten Anforderungen entsprochen haben, hatte die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) als Aufgabenträger für den SPNV bei der NWB mehrfach Maßnahmen eingefordert, mit denen die Ursachen kurz- und langfristig behoben werden und wieder ein für den Kunden verlässlicher Fahrplan angeboten werden kann. Ebenfalls wurde die NWB seitens der LNVG mit Nachdruck aufgefordert, bei Zugausfällen einen Busersatzverkehr anzubieten und in diesen Fällen eine verlässlichere Fahrgastinformation über alle Kommunikationskanäle sicherzustellen. Nach Angaben der NWB gegenüber der LNVG konnte mittlerweile der Personalbedarf im Weser-Ems-Netz durch die Ausbildung neuer Beschäftigter zum Triebfahrzeugführer gedeckt werden.

3. Welche Möglichkeiten besitzt das Land bzw. die LNVG, mit Sanktionen oder anderen Maßnahmen dafür zu sorgen, dass private Bahnunternehmen die Fahrpläne im SPNV einhalten?

Die LNVG wird die Ausfälle finanziell sanktionieren und die Zuschusszahlungen an die NWB gemäß den Vereinbarungen im Verkehrsvertrag kürzen. Dabei werden alle vertraglichen Möglichkeiten ausgeschöpft, Vertragsstrafen zu erheben. In neuen Ausschreibungen werden mittlerweile ergänzende Mindestanforderungen gestellt, wie z. B. Vorgaben zur Einrichtung von Reserveschichten bei Triebfahrzeugführern zu bestimmten Zeiten und zur erfolgreichen Ausbildung einer bestimmten Anzahl von Triebfahrzeugführern in jedem Jahr während der Laufzeit des Verkehrsvertrages.

Über solche im Rahmen der Verkehrsverträge festgelegten Sanktions- bzw. Vorgabemöglichkeiten hinaus besitzt die LNVG als Auftraggeberin der SPNV-Leistungen allerdings keine unmittelbaren operativen Einwirkungsmöglichkeiten auf die Betriebsdurchführung. Die Verantwortung für das operative Geschäft im Rahmen der Verkehrsverträge obliegt ausschließlich den jeweiligen EVU selbst.