



Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung

Abgeordnete Dorothee Berthold (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Zugausfälle auf der Bahnstrecke Dessau-Aschersleben

Kleine Anfrage - **KA 6/8933**

Vorbemerkung des Fragestellenden:

Seit dem 11. August 2015 kommt es auf der von der Deutschen Bahn (DB) bedienten Bahnstrecke Dessau-Aschersleben zu erheblichen Zugausfällen; offiziell aus betrieblichen Gründen. Viele Berufstätige, die täglich zwischen Dessau und Köthen pendeln, stehen nun oft in Wetterunbilden an Bahnhöfen und gelangen nicht zur Arbeit oder nach Hause. Informationen erfolgen nur über das Internet; nicht über Durchsagen und Aushänge.

Nicht selten fallen drei Verbindungen in Folge zur Berufsverkehrszeit aus. Auf Nachfrage führen mehrere Faktoren wie Urlaubszeit, erhöhter Krankenstand und erhöhter Personalbedarf durch Baustellen im Gleisnetz zu diesem Zustand; laut MZ vom 14. August 2015 ist eine angespannte Personalsituation unter den Lokführern zu verzeichnen. Mit dem Einsatz von Bussen will man diesen Zustand ändern; hat aber massive Probleme mit der Koordination und Information, was zu weiteren Ärgernissen bei der Bevölkerung führt.

Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr

- 1. Was sind die Gründe für die Zugausfälle? Wann wurde die Nahverkehrsgesellschaft Sachsen-Anhalt (NASA) vonseiten der DB über die bevorstehende Problematik informiert und welche Absprachen erfolgten daraufhin zwischen den Vertragspartnern?**

Die personalbedingten Zugausfälle zwischen Dessau und Aschersleben sind nach Aussagen der DB Regio AG im Wesentlichen folgenden Umständen geschuldet:

- baubedingter Personalmehrbedarf (Verlängerung von Fahrtzeiten wegen herabgesetzter Streckengeschwindigkeit und/oder Inselbetriebe durch Streckensperrungen),
- überdurchschnittlich hoher, nicht planbarer Krankenstand bezogen auf einzelne Einsatzstellen,
- Ausbildung der Triebfahrzeugführer (Tf) für die bevorstehende Inbetriebnahme des Verkehrsvertrages MDSB II.

Laut DB Regio AG sei jeder genannte Umstand für sich durch Einleitung von Maßnahmen kompensierbar gewesen. Die Situation sei durch das gleichzeitige Auftreten der aufgeführten Ursachen zustande gekommen.

Eine kurzfristige Einstellung weiterer Tf sei aufgrund der erforderlichen Qualifikationen, wie z. B. baureihenspezifische Ausbildungen zum Führen der eingesetzten Triebfahrzeuge und notwendige Streckenkenntnis nicht realisierbar gewesen. Selbst bei angenommener ausreichender Verfügbarkeit von Tf auf dem Arbeitsmarkt, die derzeit jedoch bundesweit nicht gegeben sei, wäre eine Ausbildungszeit der Tf je nach Vorbildung von mindestens 4 Wochen erforderlich.

Bereits seit 7. Juli 2015 waren auf der Strecke Dessau - Aschersleben täglich personalbedingte Zugausfälle in unsystematischem Auftreten zu verzeichnen. Ab 10. August 2015 nachmittags erhöhte sich die Anzahl der Zugausfälle spürbar, Züge fielen systematisch aus.

Eine erste unspezifische Information erhielt die NASA GmbH über die tägliche Zugausfallmeldung am 8. Juli 2015. Eine genauere Problemdarstellung über die allgemein angespannte Personalsituation und die damit einhergehenden drohenden vermehrten personalbedingten Zugausfälle erfolgte seitens DB Regio AG erstmals am 9. Juli 2015 mündlich. Bereits zu diesem Zeitpunkt wurde unmittelbar Abhilfe und das Einleiten von entsprechenden Maßnahmen eingefordert. Nach mehrfacher ergebnisloser Aufforderung der NASA GmbH zur Einleitung geeigneter Maßnahmen an DB Regio AG wurde die Situation am 11. August 2015 in einem Gesprächstermin erörtert. Nachdem keine kurzfristige Abhilfe der seit dem 10. August verschärften Situation erkennbar war, fand am 17. August 2015 ein Krisengespräch der NASA GmbH mit der DB Regio AG statt, in dem konkrete Schritte zur Beseitigung des Missstands besprochen worden sind.

Die seitens der DB Regio AG erörterten Ursachen und eingeleiteten Maßnahmen ließen darauf schließen, dass eine zeitnahe Rückkehr zur durchgängigen SPNV-Bedienung auf der Strecke nicht zu erwarten sei. Die von der DB Regio AG vorgesehenen Ersatzfahrplankonzepte wurden aufgrund des inakzeptablen Fahrtenangebots seitens der NASA GmbH abgelehnt. Man verständigte sich schließlich auf die Überarbeitung der Konzepte und die Vorlage fahrgastfreundlicherer Angebote, wobei das Hauptaugenmerk auf die Wiederaufnahme des SPNV-Regelverkehrs gerichtet war. Zudem wurde eine angemessene Fahrgastinformation mit verlässlichen und zu kommunizierenden Fahrplänen durch die NASA GmbH eingefordert.

Seitens der NASA GmbH wurde darüber hinaus in den Gesprächen gefordert, zusätzliche Tf aus anderen Bereichen der DB AG sowie ggf. auch von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Region einzusetzen und dazu unverzüglich das Gespräch mit den betreffenden Partnern zu suchen.

2. **Sind die Zugausfälle auf den für die Strecke vorgesehenen Fahrzeugpark zurückzuführen, da ggf. Wartungsrückstände existieren bzw. nicht ausreichend Ersatzfahrzeuge vorhanden sind? Wenn ja, bis wann soll sich dieser Zustand normalisiert haben?**

Die Zugausfälle auf der Strecke Dessau-Aschersleben sind nicht auf den Fahrzeugpark zurückzuführen.

3. **Wie ist der derzeitige Beschäftigungsstand der DB mit Lokführerinnen und Lokführern in % im Raum Dessau-Aschersleben, verglichen mit dem Durchschnitt auf anderen Strecken der DB in Sachsen-Anhalt?**

Der Beschäftigungsstand ist laut DB Regio AG nur unter Betrachtung einer so genannten Einsatzstelle bewert- und vergleichbar, da immer mehrere Linien durch die Mitarbeiter einer Einsatzstelle bedient werden. Einsatzstellen für die betroffene Linie RB 50 befinden sich in Aschersleben und Dessau.

Der Beschäftigungsgrad nach Einsatzstellen gestaltet sich derzeit wie folgt:

- Dessau und Aschersleben aktuell bis Ende September: 91,95 %
- Dessau und Aschersleben ab Oktober: 98,85 %
- restliche Einsatzstellen in Sachsen-Anhalt: 94,35 %

Damit ist laut DB Regio AG ab Oktober 2015 die vollständige Erbringung der Verkehre auf der Strecke Dessau - Aschersleben weitestgehend sichergestellt.

4. **Im Fall eines unter dem Durchschnitt liegenden Beschäftigungsstandes: Wie gedenkt die DB diesen unbefriedigenden Zustand für die Pendler/innen zu beenden? Welche Wege beschreitet die DB, um eine Nachwuchs- und Ausbildungsoffensive für Lokführer/innen zu starten, um perspektivisch derartige Engpässe auszuschließen?**

Für den Fall eines unter dem Durchschnitt liegenden Beschäftigungszustandes nimmt die DB Regio Südost nach eigenen Aussagen einsatzstellenbezogene, räumliche Personalverschiebungen vor, um die üblichen Personalschwankungen aufgrund von Krankheit oder baustellenbedingtem Personalmehrbedarf auszugleichen. Darüber hinaus werden ggf. anstehende Fortbildungen auf Verschiebbarkeit geprüft, um kurzfristig auftretende Engpässe auszugleichen. Weiterhin greift DB Regio Südost bei Engpässen auch auf Personal aus dem Verwaltungsbereich zurück. Beide Maßnahmen kamen zur Lösung der RB 50-Problematik zum Einsatz. Darüber hinaus hat DB Regio kurzfristig auch Lokführer von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen entliehen.

Zusätzlich baut DB Regio spätestens mit Beginn des Jahres 2016 eine betriebliche Reserve an Lokführern auf und wird über die nächsten fünf Jahre insgesamt 60 Auszubildende im Lokführerbereich einstellen (12 pro Jahr). Darüber hinaus besteht bei Bedarf für bereits angestellte Mitarbeiter der DB Regio Südost die Möglichkeit einer Verwendungsfortbildung zum Lokführer. Diese Verwendungsfortbildung dauert 9 Monate.

5. Durch welche Maßnahmen werden die Bahnkunden über die Abfahrtszeiten und Abfahrtsorte der Ersatzbusse informiert? Gibt es oder gab es (insbesondere Mitte August) Defizite bezüglich der Informationspolitik? Wenn ja, wie wurden bzw. werden diese Defizite behoben?

Zu den Informationsmaßnahmen über Abfahrtszeiten und -orte der Ersatzbusse hat die DB Regio wie folgt Stellung genommen:

„Unter der Reiseauskunft bahn.de sowie der App DB Navigator wird unmittelbar nach Bekanntwerden von Störungen oder Zugausfällen über die Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs (SEV) informiert. Über einen Link zu der Informationsseite für ad-hoc Meldungen, der www.bahn.de/aktuell, gelangt der Fahrgast dann zu den Ersatzfahrplänen mit Zeit und Abfahrtsort.

An jeder Station, die von dem Ersatzfahrplan betroffen ist, sind der Ersatzfahrplan sowie der Lageplan der SEV Haltestelle auszuhängen. Darüber hinaus können besonders an Stationen, die von der SEV-Haltestelle aus schwer einsehbar sind, Reisendenlenker zum Einsatz kommen.“

Im konkreten Fall der RB 50 entsprach die Fahrgastauskunft in mehreren Punkten nicht den vertraglichen Vereinbarungen, was auch durch die Fahrgäste in verschiedenen Beschwerden vorgetragen wurde. DB Regio AG erläutert die Ursachen und Maßnahmen hierfür wie folgt:

„Zu Beginn der Zugausfälle auf der RB 50 war die Information der Reisenden zu Abfahrtszeit und -ort der Ersatzbusse vor allem im Hinblick auf die Printmedien zeitlich problematisch. Denn zu diesem Zeitpunkt musste die DB Regio nach Erstellung des Ersatzkonzeptes bestehend aus SPNV und SEV-Leistungen verschiedene Busunternehmen für die SEV-Leistungen anfragen. Erst nach Zusage der Leistungen durch die Busunternehmen konnten verbindliche Ersatzfahrpläne veröffentlicht werden. Über die Online-Medien erfolgte dies ohne relevante Zeitverzögerung. Für die Verteilung an den Stationen müssen die Ersatzfahrpläne aber gedruckt und an den entsprechenden Stationen durch DB Station & Service verteilt werden. In dem Bemühen, das Ersatzkonzept fahrgastorientierter zu gestalten, kam es zu einer mehrfachen Änderung des Ersatzfahrplanes, dessen Abbildung in Form von Fahrplanaushängen an den Stationen nicht immer zeitnah gelang.

Die DB Regio reagierte durch eigenes Personal, welches interimweise die aktuellen Ersatzfahrpläne an den Stationen anbrachte. Weiterhin wurden Handzettel an die Fahrgäste verteilt. Die Handzettel beinhalteten eine Erklärung zu den Ursachen des Ersatzfahrplanes sowie den aktuellen Ersatzfahrplan und den Verweis auf die Online-Auskunftsmedien.

Darüber hinaus wurden ab dem 26. August 2015 an den Stationen Aschersleben, Dessau und Bernburg ständig Reisendenlenker eingesetzt und parallel hierzu die Wegeleitungen zu den SEV-Haltestellen überarbeitet.“

6. Auf welche Anschlüsse in welchen Bahnhöfen ist der Fahrplan der Ersatzbusse abgestimmt? Auf welche Weise kann der Fahrplan der Ersatzbusse so optimiert werden, dass Anschlüsse erreicht werden? Welche Optimierung des Fahrplans der Ersatzbusse hat bereits stattgefunden?

Die Busse sind durch DB Regio AG anfangs so geplant worden, dass jeweils an den Startbahnhöfen zur planmäßigen Abfahrtszeit abgefahren wurde und die längeren Fahrzeiten der Busse zu späteren Ankünften an den weiteren Unterwegsbahnhöfen geführt haben. Da auf der Strecke Dessau - Aschersleben an mehreren Unterwegsbahnhöfen mit anderen Bahn- und Busleistungen wichtige Anschlussverknüpfungen bestehen, wurde diese Verfahrensweise seitens der NASA GmbH als nicht akzeptabel zurückgewiesen und der ergänzende Einsatz von Expressbussen eingefordert. In einem Zwischenschritt wurden seitens der DB Regio AG ab 21. August die Fahrten an Anschlüssen im Bahnhof Köthen ausgerichtet. Damit wurde vermieden, dass Ersatzbusse durch nachfolgende Züge überholt wurden. Zugleich wurden jedoch nur mit den verbleibenden Zügen durchgehende Verbindungen über den Bahnhof Köthen hinaus angeboten. Dieser Zustand war angesichts von zum Teil vierstündlichen Angebotslücken im Zugangebot ebenfalls nicht akzeptabel. Erst zum 26. August wurde das Ersatzverkehrsangebot so gestaltet, dass die Busse auch in Güsten Anschlüsse von und nach Magdeburg und in Aschersleben Anschlüsse von und nach Halberstadt herstellten und keine Brechung der Verkehre in Köthen erfolgte. Teilweise wurden SPNV-Fahrten durch Fahrten zur Bedienung aller Unterwegshalte und „Expressfahrten“ (z. B. RB 27932 und 27933) ersetzt. In Einzelfällen wurden Unterwegshalte in gering nachgefragten Zeiten im Einzelfall auch seltener bedient, um für die großen Unterwegsorte wie Bernburg die Anschlüsse an den benachbarten Umsteigebahnhöfen sicherzustellen.

In Dessau Hbf. wurde vorwiegend darauf geachtet, Anschlüsse vom RE 7 aus Berlin sicherzustellen sowie die Ankunft im Dessauer Knoten zu halten.

Die letzten Verbindungen wurden weiterhin so geplant, dass am Startbahnhof zur planmäßigen Abfahrtszeit abgefahren wurde.

7. Wann ist damit zu rechnen, dass der Zugverkehr wieder fahrplanmäßig erfolgt, ohne dass es zu Zugausfällen auf anderen Bahnstrecken in Sachsen-Anhalt kommt? Welche Reduzierungen der Zugausfälle hat es seit dem 11. August 2015 gegeben und auf welche Weise sind diese zustande gekommen?

Der Zugverkehr wird seit dem 21. September 2015 (KW 39) wieder planmäßig durchgeführt.

Im Zeitraum vom 11. August 2015 - 20. September 2015 wurden 512 Zugfahrten nicht im SPNV erbracht.

Das entspricht:

vom 11.08.2015 - 16.08.2015:	ca. 55 % der Leistungen
vom 17.08.2015 - 20.08.2015:	ca. 45 % der Leistungen
vom 21.08.2015 - 25.08.2015:	ca. 35 % der Leistungen
ab dem 26.08.2015:	ca. 28 % der Leistungen

Es galt ab dem 26. August ein Ersatzkonzept, in dessen Rahmen alle Leistungen der RB 50 nach 6 Uhr und vor 17 Uhr im SPNV erbracht werden.

Ab dem 7. September 2015 fielen von Montag bis Freitag noch vier Leistungen und Samstag sowie Sonntag drei Leistungen aus. Auch hier wurde Ersatzverkehr gefahren.

- 8. In welche elektronischen Fahrplanmedien der DB und der NASA werden die Zugausfälle und der Fahrplan der Ersatzbusse auf welche Weise eingearbeitet? Werden die Fahrpläne der Ersatzbusse in die Fahrplanauskünfte der DB und der NASA in Echtzeit eingepflegt? Wenn nein, warum nicht und ist ggf. beabsichtigt, dies nachzuholen?**

Seitens der DB Regio AG wird hierzu ausgeführt:

„Die Zentrale Leitstelle der DB Regio AG Südost gibt Zugausfälle in das System ISTEP ein.

Dieses System versorgt dann u. a. die nachfolgend aufgeführten Fahrgastinformationssysteme mit den entsprechenden Informationen.

- Reiseauskunft über bahn.de
- Ad-hoc Meldung über bahn.de/aktuell
- DB-Navigator
- INSA App

In der Reiseauskunft bahn.de und im DB Navigator wird darüber informiert, dass es einen Ersatzverkehr gibt. Über einen Link gelangt der Fahrgast dann auf die Seite bahn.de/aktuell, unter welcher er die entsprechenden Ersatzfahrpläne mit Zeit und Abfahrtsort der Busse findet.

Die Informationen zu Abfahrtszeit und Abfahrtsort der Busse werden durch den Kundendialog der DB Regio AG Südost eingestellt. Sobald die Ersatzfahrpläne durch die Angebotsplanung erstellt und mit der Schichtplanung abgestimmt sind, müssen zunächst hierfür die Busse akquiriert werden.

Erst wenn feststeht, dass genügend Busse zur Verfügung stehen, geht der Ersatzfahrplan unmittelbar an den Kundendialog, welcher ihn unter bahn.de/aktuell einstellt. In diesem Sinne wird der Ersatzfahrplan unmittelbar mit Gültigkeit veröffentlicht.“

Fahrpläne, die im Auskunftssystem der DB AG zur Verfügung stehen, werden automatisch auch in die INSA-Auskunft übernommen. Dies gilt grundsätzlich auch für Verspätungen und Zugausfälle. Allerdings werden bestimmte Informationen, wie z. B. auch Fahrpläne des Schienenersatzverkehrs, die als pdf vorliegen, händisch gepflegt. Diese Informationen stehen im INSA nicht systema-

tisch zur Verfügung. Im konkreten Fall wurden die Daten jedoch mehrfach (bei Wechsel eines Fahrplanzustands) manuell überarbeitet, so dass die in INSA erteilten Fahrplanauskünfte dem realen Verkehrsgeschehen entsprachen, während das Auskunftssystem der DB AG Auskünfte zum planmäßigen Verkehr mit Störungshinweisen gab.

Das Unternehmen ist seiner vertraglichen Pflicht, die SEV-Fahrpläne direkt in die Auskunft zu integrieren, z. T. nicht nachgekommen. Die genannten händischen Lösungen halfen aber nur, das Problem abzumildern.

Unabhängig davon wird an einer Verbesserung der Datenübernahme solcher kurzfristigen operativ-händischen Lösungen gearbeitet. Eine diesbezügliche direkte Schnittstelle zwischen der INSA-Auskunft der NASA und der Auskunft der DB AG existiert aktuell noch nicht. An ihr wird jedoch gearbeitet. Ziel ist es, dass ab Dezember 2015 das INSA-System mit der Auskunftsseite bahn.de/aktuell automatisiert verknüpft ist.

Somit würde der Fahrgast direkt über einen Link in der INSA-App auf den aktuellen Ersatzfahrplan über bahn.de/aktuell gelangen.

- 9. Wie wird vonseiten des Landes Sachsen-Anhalt mit den nicht oder ungenügend erbrachten Leistungen der DB auf der Bahnstrecke Dessau-Aschersleben konkret umgegangen? Werden monetäre Rückforderungen erhoben, wenn eine Bahnlinie lediglich durch Ersatzbusse bedient wird und dies auf konkretes Eigenverschulden des Eisenbahnverkehrsunternehmens zurückzuführen ist? Wenn ja, in welcher Höhe? Wenn nein, warum nicht?**

Seitens der NASA GmbH wurde die vertragsgerechte Leistungserbringung permanent eingefordert. Nachdem dies nicht zum gewünschten Ergebnis führte, mahnte das Land Sachsen-Anhalt die DB Regio AG mit Schreiben vom 27. August 2015 ab. Eine Abmahnung stellt eine Androhung zur Auflösung des Vertragsverhältnisses dar. Die ausgesprochene Abmahnung ist schließlich im Vorstand der DB Regio AG behandelt worden.

Für ausgefallene Zugleistungen wird kein Entgelt gezahlt. Der Ersatz mit Bussen wird bezogen auf die ersetzten Zugkilometer mit 20 % des für den Zugverkehr vorgesehenen Entgeltes vergütet. Im Zeitraum vom 7. Juli 2015 bis 20. September 2015 wurde der Zuschuss aufgrund der personalbedingten Zugausfälle in Verrechnung mit dem erbrachten SEV um 215.661,09 € gekürzt.