

**Informationsvorlage an die Verbandsversammlung
(117. Sitzung am 21. Dezember 2023)**

TOP 3: Betriebsqualität SPNV- und Busangebot im VRN – aktueller Sachstandsbericht

I. Aktuelle Situation im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Die Betriebsqualität im Öffentlichen Personennahverkehr ist aktuell vor allem im Bereich SPNV sehr angespannt. Überdurchschnittlich viele Baumaßnahmen der DB Netz AG aufgrund der maroden Infrastruktur, fehlende Personale bei den Verkehrsunternehmen (Fahrzeugführer:innen; Werkstattpersonal) und der DB Netz AG (Fahrdienstleiter:innen) sowie erhöhte Fahrzeugschadstände (die zum Teil ebenfalls auf eine angespannte Personalsituation in den Werkstätten zurückzuführen sind) führen momentan zu erheblichen Zugausfällen und der Einstellung ganzer Strecken im gesamten Verbundgebiet. Schwerpunktmäßig betroffen davon ist die DB Regio Mitte AG. Aber auch die anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie die rnv GmbH im Bereich Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg können wegen des Fachkräftemangels nicht mehr das gesamte Fahrplanangebot sicherstellen.

DB Regio Mitte hat in mehreren Stufen zwischen Mitte Oktober und Mitte November angekündigt, dass jeweils kurzfristig und befristet bis 31.12.2023 Ausfälle bzw. Angebotsreduzierungen aufgrund von Personalmangel erfolgen werden. Betroffen sind insbesondere folgende Relationen:

- RB 45/46 Grünstadt – Monsheim (Ausfall, SEV)
- RB 46 Frankenthal – Grünstadt (Umstellung auf 1h-Takt mit ergänzendem SEV)
- RB 54 Winden – Bad Bergzabern (Ausfall, SEV)
- RB 53 Neustadt – Wissembourg (Umstellung auf 2h-Takt mit ergänzendem SEV und Zwischentakt Bus Winden – Wissembourg)
- RB 63 Worms – Bensheim (Umstellung auf 2h-Takt mit ergänzendem SEV)
- RE 73 Heidelberg – Karlsruhe (Ausfall mit Verweis auf parallel verkehrende S-Bahnen)

Außerdem hat die Westfrankenbahn Ausfälle angekündigt, u.a.:

- RB 84 Miltenberg – Walldürn – Seckach (einzelne Zugausfälle mit SEV)

Der Personalmangel bei der DB Netz AG führt dazu, dass Stellwerke nicht mehr ausreichend besetzt werden. Infolgedessen kann der Zugverkehr auf verschiedenen Streckenabschnitten vor allem an den Wochenenden und in den Abendstunden nicht mehr aufrechterhalten werden. In den vergangenen Monaten traf dies gehäuft u.a. für die Stellwerke in Ludwigshafen, Neustadt (Wstr.), Rheinhessen, Neckargemünd oder auch Osterburken zu. Besonders gehäuft trat der Personalmangel in Neckargemünd auf. Hier führten länger andauernde Betriebseinstellungen auch unter der Woche zu massiven Einschränkungen für die Fahrgäste sowohl im Neckartal als auch im

Elsenztal. Die Ankündigungen erfolgen meist sehr kurzfristig mit nur wenigen Stunden Vorlauf, sodass kaum Möglichkeiten der Reaktion zur Einrichtung von adäquaten Busnotverkehren und zur Information der Fahrgäste verbleiben.

Wiederkehrende Ausfälle aufgrund von Personalmangel bei DB Netz in den letzten Wochen (Auszug):

- Stellwerk Ludwigshafen (kein Zugverkehr auf den Zulaufstrecken aus Richtung Oggersheim und Schifferstadt nach Ludwigshafen und Mannheim möglich; Einrichtung Busnotverkehr)
- Stellwerk Neckargemünd (kein Zugverkehr zwischen Heidelberg und Meckesheim bzw. Eberbach möglich; Einrichtung Busnotverkehr)

Auf der Bahnstrecke im Weschnitztal zwischen Weinheim und Fürth im Odenwald kommt die Erschwernis hinzu, dass trotz der Baumaßnahme zur Umstellung auf ESTW im Sommer/Herbst, für die eine Vollsperrung technisch unumgänglich war, auch nach Abschluss dieser Modernisierungsmaßnahme weiterhin kein verlässlicher Zugbetrieb gewährleistet werden kann. Das automatisierte Stellwerk funktioniert nicht fehlerfrei, zusätzlich gibt es Probleme mit zwei abgängigen Weichen. Die Ursachenforschung läuft unter Hochdruck. Trotzdem kann DB Netz aktuell kein Datum benennen, bis wann mit einem stabilen Zugbetrieb gerechnet werden kann. Auf Drängen von Landkreis und VRN wurde seitens DB Regio ab 08.11.2023 ein zusätzlicher Busverkehr eingerichtet, um vor allem den Schülerverkehr im Weschnitztal sicherzustellen.

II. Bewertung der Situation im SPNV

Derzeit kumulieren vor allem zwei Entwicklungen, die beide struktureller Natur sind und sich kurzfristig nicht beseitigen, sondern lediglich lindern lassen: die marode Schieneninfrastruktur und der aufgrund der demografischen Entwicklung immer gravierender werdende Fachkräftemangel.

Für Bau und Unterhalt der Schieneninfrastruktur ist der Bund zuständig. Die seit vielen Jahren bestehende Unterfinanzierung des Netzes lässt sich nicht sofort beheben. Mit der Grunderneuerung der Riedbahn soll im Jahr 2024 nun die erste von zahlreichen Schienenstrecken im Kernnetz modernisiert werden. Netzerweiterungen wie die Neubaustrecken Frankfurt – Mannheim, Mannheim – Karlsruhe und der Knoten Mannheim – Heidelberg sollen erst in den 30er und 40er Jahren in Betrieb gehen. Auch die Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik, die zu einer deutlichen Reduzierung der erforderlichen Fahrdienstleiter:innen führen wird, kommt nur schleppend voran.

Fahrdienstleiter:innen sind hochspezialisierte Fachkräfte, die für jedes Stellwerk, auf dem sie eingesetzt werden, speziell geschult werden müssen. Die DB Netz AG hält bisher nicht genügend Reservepersonale vor, die bei Personalausfällen auf verschiedenen Stellwerken als Springer eingesetzt werden können. DB Netz hat erklärt, mehr Ausbildungsplätze schaffen, Fahrdienstleiter:innen für mehrere Stellwerke schulen und Bereitschaftsdienste einführen zu wollen.

Gegenüber der DB Netz AG besitzen die Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr keinerlei direkte Sanktionsmöglichkeiten. Im Gegensatz dazu sind bei personalbedingtem

Zugausfällen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen empfindliche Pönalezahlungen an die SPNV-Aufgabenträger zu leisten. Doch auch diese Vertragsstrafen haben in letzter Zeit nicht als Anreiz ausgereicht, um einen stabilen Betrieb zu gewährleisten.

Aufgrund der Vielschichtigkeit an Themenfeldern ist eine kurzfristige, grundlegende Verbesserung der Betriebsqualität aktuell nicht absehbar. Höchste Priorität hat für den VRN, den Kunden ein verlässliches und planbares Angebot bereitzustellen, sowie möglichst zeitnah und umfassend zu informieren. Wir wollen vermeiden, dass Kunden erst auf dem Bahnsteig über Zugausfälle informiert werden. Aufgrund der teilweisen sehr kurzfristigen Bekanntgabe der Einschränkungen, insbesondere durch DB Netz, war aber auch das leider immer häufiger nicht möglich.

Erschwerend kommt hinzu, dass bei einem Stellwerksausfall der Betrieb auf dem betreffenden Abschnitt komplett eingestellt werden muss. Beim Ausfall des Stellwerks Neckargemünd zum Beispiel ist in der Regel kein Zugbetrieb zwischen Heidelberg und Eberbach bzw. Meckesheim möglich. Dann muss kurzfristig ein Busnotverkehr eingerichtet werden, was aufgrund der begrenzten Ressourcen bei den Busunternehmen zunehmend schwierig ist. Im Gegensatz dazu kann bei Personalausfällen bei den Verkehrsunternehmen immerhin noch ein ausgedünnter Fahrplan angeboten werden, der vorab veröffentlicht werden kann.

III. Maßnahmen zur Stabilisierung des SPNV-Angebotes

Die SPNV-Aufgabenträger ZÖPNV Süd, Land Baden-Württemberg und VRN für den hessischen Landkreis Bergstraße befinden sich im intensiven Austausch untereinander und mit den Verkehrsunternehmen bzw. der DB Netz AG, um Lösungen für die angespannte Situation zu finden. Bei personalbedingten Angebotsausdünnungen finden im Vorfeld in der Regel Gespräche zwischen den Verkehrsunternehmen und den SPNV-Aufgabenträgern statt. Die Einflussmöglichkeiten sind aber gering, da die nicht besetzten Schichten an irgendeiner Stelle gestrichen werden müssen. Da komplette Schichten entfallen müssen, können die Hauptverkehrszeiten dabei nicht ausgenommen werden. Am Ende bleibt nur, die Kürzungen zur Kenntnis zu nehmen und sie zu pönalisieren.

Am 11.12.2023 wird ein Krisengespräch mit DB Netz und DB Regio zur aktuellen Personalsituation stattfinden, bei dem die DB Lösungswege aufzeigen muss. Durch verschiedene Protestschreiben machen die Aufgabenträger darüber hinaus das Bundesverkehrsministerium und die DB-Konzernspitze auf die angespannte Situation aufmerksam.

Das baden-württembergische Verkehrsministerium hat im September eine Qualitätsoffensive gestartet und einen Aktionsplan „Qualität im Schienenpersonennahverkehr“ präsentiert, um die Situation mittel- und langfristig wieder zu stabilisieren. Das Land unterstützt die Unternehmen bei der Gewinnung von Fachkräften („Personalgewinnungsoffensive“) und überarbeitet gleichzeitig die derzeitigen Sanktionsmöglichkeiten in seinen Verkehrsverträgen.

Seit Oktober ist außerdem ein professioneller Qualitätsanwalt bei der NVBW tätig. Auch mit diesem Qualitätsanwalt steht der VRN in engem Austausch.

IV. Aktuelle Situation im Busverkehr

Auch im Busbereich mehren sich die Rückmeldungen seitens der Verkehrsunternehmen, dass Sie zunehmend Schwierigkeiten haben, offene Stellen beim Fahrpersonal zu besetzen. Es entsteht mittlerweile ein regelrechter „Verteilungskampf“ um das Fahrpersonal. Verstärkt werden Abwerbungen registriert. Ein Grund dafür ist unter anderem, dass ein immer größerer Anteil des Personals altersbedingt in den Ruhestand verabschiedet wird und gleichzeitig das Verkehrsangebot stetig ausgebaut werden soll, was zusätzliches Fachpersonal benötigt. Diese Lücken sind mit eigenem Nachwuchs nicht zu schließen, zumal es kaum Nachwuchs in diesem Bereich gibt und der Markt an verfügbarem Personal leergefegt ist. Trifft in dieser Situation auf eine angespannte Personalsituation noch ein erhöhter Krankenstand, kann es auch im Busbereich zu Fahrtausfällen kommen.

In den vergangenen Wochen kam es unter anderem zu folgenden Beeinträchtigungen (Auszug):

- Bei den Stadtwerken Kaiserslautern ist bis auf Weiteres die Linie 116 eingestellt.
- Bei der SWEG in Wiesloch musste über mehrere Wochen ein ausgedünntes Fahrplanangebot aufgrund eines sehr hohen Krankenstandes umgesetzt werden.
- Im Linienbündel Landau kommt es ebenfalls durch Personalmangel zu Fahrtausfällen und Verspätungen. Durch dauerhafte Anpassung in diesem Linienbündel zum Fahrplanwechsel versucht man unter anderem den Betrieb zu stabilisieren.

Geplante und kurzfristige Ausfälle im SPNV, bei denen auf einen Ersatzverkehr mit Bussen ausgewichen wird, verstärken das Problem noch zusätzlich.

Neben der konsequenten Pönalisierung der Fahrtausfälle soll perspektivisch auch bei der Ausgestaltung des Fahrplangebotes im Busbereich die Ressource „Fahrpersonal“ besonders berücksichtigt und es sollen mögliche Lösungsansätze aufgezeigt werden.