



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR
DER AMTSCHIEF

Ministerium für Verkehr
Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

Herrn
Johannes Müllerschön
Die Linke – Stadtverband Heilbronn-Unterland
Alte Saline 1
74254 Offenau

Stuttgart 14. März 2018
Durchwahl 0711 231-5735
Aktenzeichen 3-3822.5/1802
(Bitte bei Antwort angeben!)

vorab per E-Mail an: johmuellerschoen@nexgo.de –

 Zugausfall - Offener Brief

Sehr geehrter Herr Müllerschön,

für Ihren offenen Brief vom 9. Januar 2018 zur Qualität auf der Frankenbahn danke ich Ihnen. Bitte entschuldigen Sie die späte Rückmeldung.

Zunächst möchte ich auf die große Bedeutung der Frankenbahn eingehen, welche diese für die SPNV-Planungen des Landes hat. Die Frankenbahn mit der Achse Stuttgart – Würzburg wurde in das Expressliniennetz des Landes übernommen. Das heißt, dass mit der Inbetriebnahme des neuen SPNV-Netzes 1 im Dezember 2019 die bisher nur zweistündlich verkehrende Linie nach Bayern stündlich angeboten wird. Gleichzeitig wird die Bedienzeit ausgedehnt. Für Nordwest Baden-Württemberg entsteht so eine verlässliche und attraktive Anbindung an den wichtigen Fernverkehrsknoten Würzburg. Parallel zur Angebotsausweitung beim Regionalexpress Würzburg – Stuttgart wird im Abschnitt Würzburg – Lauda das Regionalbahnangebot auf einen Stundentakt ausgebaut. Dafür wird 2019 bekanntlich der Tunnel Wittighausen umfangreich saniert. Zusätzlich sollen in den nächsten Jahren auch einige ebenerdige Bahnsteigzugänge, wie zum Beispiel in Möckmühl, durch Unter- bzw. Überführungen ersetzt werden.

Der bis heute eingleisige Abschnitt zwischen Möckmühl und Züttlingen war vom Land für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet, wurde aber vom Bund nicht aufgenommen und wird daher zunächst weiterbestehen. Die Frankenbahn als wichtigste Nord-Süd-Transversale in Baden-Württemberg neben der Rheintalachse stand bisher und wird auch weiterhin im Fokus unserer fachlichen Arbeit stehen.

Vor diesem Hintergrund ist die Qualität im SPNV auf der Frankenbahn auch unserer Auffassung nach besorgniserregend. Die Frankenbahn hatte vor allem im Januar und Februar 2018 mit hohen Ausfallraten zu kämpfen, die jedoch in einzelnen Kalenderwochen auf höhere Gewalt in Form von Sturmtiefs und Streckensperrungen – mithin auf Ursachen, die nicht in der unmittelbaren Verantwortung unseres Vertragspartners DB Regio AG lagen – zurückzuführen waren. Die Pünktlichkeit auf der Frankenbahn liegt über beide Vertragslose seit Anfang des Jahres zwischen 86 und 92 % in der Ankunft. Damit bewegt sich die Frankenbahn im unteren Drittel verglichen mit anderen Strecken in Baden-Württemberg. Auffällig ist jedoch vor allem die hohe Zahl an Zugausfällen bei den RB-Leistungen. Die Ursachen sind dabei häufig – sofern es sich nicht um Ausfälle aufgrund der Infrastruktur oder sonstiger Eingriffe Dritter handelt – auf zwei Themenfelder konzentriert: Fehlendes Personal und Fahrzeugschäden. So hat die DB Regio AG seit knapp eineinhalb Jahren vor allem auf der Frankenbahn und in der Region Heilbronn damit zu kämpfen, dass sich Mitarbeiter kurzfristig krank melden, so dass kein Ersatz mehr zu finden ist und Züge ausfallen. Im Vergleich zu den ersten beiden Monaten des Jahres 2017 ist aber – trotz äußeren Störungen – eine Verbesserung festzustellen. In beiden Losen hat sich die Zahl der ausgefallenen Zugkilometer halbiert und die Pünktlichkeit um ca. 5 Prozentpunkte gesteigert.

Es sei Ihnen an dieser Stelle versichert, dass es der Landesregierung und dem Ministerium für Verkehr (VM) ein äußerst wichtiges Anliegen ist, dass Sozialstandards im Rahmen des SPNV-Wettbewerbs eingehalten werden und dieser nicht auf dem Rücken des Bahnpersonals ausgetragen wird. Die Einhaltung des Landestariftreue- und Mindestlohngesetzes (LTMG) wird im Wettbewerb um SPNV-Leistungen durch die Abgabe einer entsprechenden Verpflichtungserklärung seitens der Bieter in all unseren Vergabeverfahren seit jeher sichergestellt. Jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen hat ein betriebswirtschaftliches Eigeninteresse an zuverlässigem und motiviertem Personal, zumal entsprechende Fachkräfte derzeit auf dem Arbeitsmarkt sehr begehrt sind.

Das Land trifft darüber hinaus bei den Ausschreibungen zusätzliche Vorkehrungen. Die EVU müssen unter anderem in einem Personalkonzept darstellen, wie sichergestellt wird, dass qualifiziertes Personal nicht nur gewonnen, sondern auch aus- und weitergebildet wird. Ferner sehen die Vergabeunterlagen stets Mindestvorgaben zur Anzahl jährlich auszubildender Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer vor. Die Anzahl hängt dabei von der Größe des jeweiligen Vergabernetzes ab. Wir haben festgestellt, dass bei verschiedensten Eisenbahnunternehmen insbesondere bei einer guten Konjunkturlage im Güterverkehrsbereich immer wieder Engpässe bei den TriebfahrzeugführerInnen auftreten und halten eine feste Ausbildungsquote in diesem Punkt für sinnvoll. Inwieweit sich dies auf die Situation einzelner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nach einem Betreiberwechsel auswirkt, kann jedoch nicht vorhergesagt werden. Nach unseren bisherigen Gesprächen mit vielen EVU gehen wir zudem davon aus, dass diese ein starkes Eigeninteresse sowohl an der Aus- und Weiterbildung als auch an der Übernahme vorhandenen Personals haben. Spätestens seit einer Gesetzesänderung im April 2016 (Neufassung des § 131 Abs. 3 GWB) muss das Land als Auftraggeber für den SPNV sogar ausdrücklich verlangen, dass bei einem Wechsel des Betreibers der Personenverkehrsleistung der neue Betreiber die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die beim bisherigen Betreiber für die Erbringung dieser Verkehrsleistung beschäftigt waren, übernimmt. Damit besteht für die Beschäftigten in der Branche noch größere Rechts- und Arbeitsplatzsicherheit, die wir insbesondere vor dem Hintergrund fehlender Fachkräfte in der Branche sehr begrüßen. Auch lange vor dieser Gesetzesänderung hat sich das VM für möglichst reibungslose Übergänge vom Alt- zum Neubetreiber stark gemacht, so etwa durch die bereits erwähnte Verpflichtung für Eisenbahnunternehmen, das LTMG einzuhalten, über Eckpunktepa-piere sowie Maßnahmenpläne für die Übernahme des Personals oder der Vorlage umfassender Personalkonzepte.

Vorweggenommen trifft es übrigens nicht zu, dass Wettbewerb im SPNV für die EVU nur auf dem Rücken der Beschäftigten möglich ist. Bislang hat sich keines der vielen durchgeführten SPNV-Vergabeverfahren in Baden-Württemberg über den Personal-kostenblock entschieden.

Bis zur Inbetriebnahme der neuen SPNV-Verträge zum Netz 1 in der Region Heil-bronn setzen wir uns gemeinsam mit den dann neuen Betreibern Go-Ahead und Abellio dafür ein, den Betreiberwechsel für wechselwilliges Zugpersonal so unkompliziert und einfach wie möglich zu gestalten.

Um die Personalprobleme auf der Frankenbahn kurzfristig zu überbrücken, wird bereits seit Herbst 2017 zusätzliches Zugpersonal aus anderen Regionen in und um Heilbronn eingesetzt. Dieser Einsatz führte unserer Einschätzung nach in den letzten Wochen zu einer spürbar geringeren Anzahl von Zugausfällen mit nur noch wenigen „Ausreißern“. Dieser Personaleinsatz wurde im Jahr 2017 übrigens als Bestandteil eines 10 Punkte umfassenden „Aktionsplanes“ gemeinsam zwischen dem VM und der DB vereinbart.

Im Rahmen des Mobilitätspaktes Heilbronn werden zudem Angebotsverbesserungen für alle Verkehrsträger zusammengestellt und vorangetrieben. In den bisherigen Gesprächen wurden die Wünsche zusammengetragen, bewertet und erste Kostenschätzungen vorgelegt. Unter Leitung von Minister Winfried Hermann sollen bei einem Termin im Mai die Entscheidungen über die Maßnahmen getroffen werden.

Parallel wurde mit den Neckar-Odenwald- und dem Main-Tauber-Kreis eine Arbeitsgruppe gebildet, die weitere Attraktivitätssteigerungen für die Frankenbahn vorantreiben soll. Bekräftigt wurde der Wunsch nach einer Fortentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs durch das Positionspapier des Neckar-Odenwald-Kreis aus dem Dezember des letzten Jahres. Hierzu habe ich persönlich die Initiatoren zu einem Gespräch ins Ministerium eingeladen, um das weitere Vorgehen zu besprechen.

Wir hoffen, dass sich die Qualität im SPNV auf der Frankenbahn durch diese Maßnahmen zeitnah weiter stabilisiert und sich damit auch Ihre „SOS-Einsätze“ reduzieren.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Uwe Lahl

Ministerialdirektor