

Kleine Anfrage

der Abg. Michael Joukov und Niklas Nüssle GRÜNE

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Krankheitsbedingte Ausfälle im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie viele Zugfahrten sind im SPNV in Baden-Württemberg im Jahre 2021 bedingt durch Krankheits- und Quarantänefälle des Personals ausgefallen?
2. Gibt es bereits Erkenntnisse für das laufende Jahr?
3. Wie hoch ist der Anteil der aufgrund von Krankheits- und Quarantänefällen ausgefallenen Zugfahrten an allen Fahrten und im Vergleich mit anderen Ausfallursachen?
4. Gab es eine außergewöhnliche Häufung von Zugausfällen im Vergleich zu den vergangenen fünf Jahren?
5. Gab es eine außergewöhnliche Häufung im Jahresverlauf?
6. Sind über Ausfälle bei Triebfahrzeugführerinnen/Triebfahrzeugführern hinaus weitere Personalengpässe ursächlich für die ausgefallenen Zugfahrten?
7. Liegen der Landesregierung Daten dazu vor, wie groß der Einfluss der gegenwärtigen Pandemie an den Ausfällen ist?
8. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um Corona-Infektionen der im SPNV tätigen Personen zu minimieren?
9. Gab es zur Kompensation krankheits- oder quarantänebedingter Ausfälle von den Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) vermehrt Anforderungen an den Triebfahrzeugführerinnen/Triebfahrzeugführer-Pool des Landes?

10. Welche weiteren Maßnahmen werden ergriffen, um die Ausfälle zu kompensieren?

11.1.2022

Joukov, Nüssle GRÜNE

Begründung

Es wurde immer wieder thematisiert, dass es in den vergangenen Wochen zu einer verstärkten Häufung krankheitsbedingter Ausfälle im SPNV im Lande gekommen ist. Diese Kleine Anfrage dient dazu, Transparenz zu schaffen.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 15. Februar 2022 Nr. VM3-0141.5-471874 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie viele Zugfahrten sind im SPNV in Baden-Württemberg im Jahre 2021 bedingt durch Krankheits- und Quarantänefälle des Personals ausgefallen?

Die vertraglich relevante und datentechnisch hinterlegte Kennzahl ist in diesem Zusammenhang die Anzahl der ausgefallenen Zugkilometer, die im Folgenden verwendet wird. Aktuell liegen die Daten für Dezember 2021 noch nicht flächendeckend vor.

Im Jahr 2021 sind von Januar bis November im SPNV in der Aufgabenträgerschaft des Landes Baden-Württemberg 237.500 Zugkilometer personalbedingt ausgefallen.

Ausgewertet wurde nach der Ausfallursache „personalbedingte Zugausfälle“, die im Wesentlichen Ausfälle aufgrund nicht kompensierbarer Erkrankungen des Zugpersonals beinhalten. Des Weiteren zählt auch Personalmangel durch Fluktuation, Urlaub oder Überstundenabbau zu den personalbedingten Zugausfällen, da es in einigen Regionen zeitweise auch unabhängig von Krankmeldungen eine zu dünne Personaldecke gab und gibt. Ausfälle durch den GDL-Lokführerstreik im August/September 2021 sind im genannten Zugkilometer-Wert nicht enthalten. Eine feinere Differenzierung der Ausfallgründe beispielsweise nach „Krankheit“ oder „Quarantäne“ ist nicht möglich. In den nachfolgenden Fragen wird jedoch erläutert, inwiefern sich die personalbedingten Ausfälle im Vergleich zur Vor-Corona-Zeit verändert haben.

2. Gibt es bereits Erkenntnisse für das laufende Jahr?

Für das laufende Jahr 2022 kommt es in einzelnen Regionen punktuell zu erhöhten personalbedingten Zugausfällen, die den zur jeweiligen Jahreszeit typischen Durchschnitt übersteigen. Um Ausfälle planbarer für die Fahrgäste zu gestalten, musste notgedrungen auf mehreren Strecken ein vorübergehend reduzierter, aber stabiler Fahrplan gefahren werden. Im Dezember 2021 bis zum Jahreswechsel

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

betrifft dies zunächst die Westfrankenbahn (Strecken Crailsheim–Heilbronn und Crailsheim–Lauda–Aschaffenburg, mittlerweile wieder beendet) und Regionalbahnverkehre am Hochrhein (Basel–Singen).

Seit Anfang Februar werden zudem von DB Regio auf der Schwarzwaldbahn, Breisgau S-Bahn und am Oberrhein zwischen Offenburg und Basel wegen eines hohen Corona-bedingten Krankenstandes vorübergehend reduzierte Fahrpläne gefahren. Bei der SWEG gilt seit Ende Januar ein reduzierter Fahrplan beim „Ringzug“ rund um Villingen-Schwenningen und Rottweil.

Im landesweiten Durchschnitt ist die Situation derzeit noch beherrschbar und die personalbedingten Zugausfälle bewegen sich innerhalb einer normalen Schwankungsbreite. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen weisen auch darauf hin, dass Krankenstände teilweise zwischen einzelnen Tagen um bis zu 10 Prozentpunkte schwanken und die verlässliche Planung des Betriebs zunehmend schwieriger wird. Die Auswirkungen des aktuell stark dynamischen Pandemiegeschehens auf den SPNV in den nächsten Wochen lassen sich jedoch schlecht prognostizieren.

3. Wie hoch ist der Anteil der aufgrund von Krankheits- und Quarantänefällen ausgefallenen Zugfahrten an allen Fahrten und im Vergleich mit anderen Ausfallursachen?

Der Anteil der personalbedingten Zugausfallkilometer entsprach im Jahr 2021 im Zeitraum von Januar bis November 0,35 % des insgesamt bestellten Kilometervolumens (siehe Abb. 1 im Anhang). Dabei lässt sich auf den ersten Blick kein Zusammenhang mit Corona herstellen, so waren zu Zeiten des Lockdowns im Januar/Februar 2021 die Ausfall-Kilometer auf dem niedrigsten Wert des Jahres, im Sommer bei vergleichsweise geringem Infektionsgeschehen dagegen auf dem höchsten Jahreswert.

Andere selbst- und fremdverschuldete Ausfallursachen machten in Summe 2,9 % des Bestellvolumens im Jahr 2021 im Zeitraum von Januar bis November aus (siehe Abb. 2 im Anhang). Die deutliche Spitze im August und September 2021 lässt sich auf den GDL-Streik zurückführen, der bei DB Regio zu einem Anstieg der Ausfälle führte. Die ebenfalls hohen Werte zu Jahresbeginn 2021 gehen auf eine Reihe massiver Infrastrukturstörungen zurück, im Januar und Februar als Folge eines Wintereinbruchs mit z. T. über mehrere Tage gesperrten Strecken im Schwarzwald, im März in Folge von Baumfällarbeiten zwischen Stuttgart und Würzburg und einem drohenden Hangrutsch auf derselben Strecke.

4. Gab es eine außergewöhnliche Häufung von Zugausfällen im Vergleich zu den vergangenen fünf Jahren?

Aufgrund einer geänderten Datenerfassung seit dem Jahr 2019 kann die Fragestellung nur hinsichtlich der vergangenen drei Jahre (2019 bis 2021) beantwortet werden.

Auch in der Vergangenheit gab es regelmäßig Perioden mit sehr hohen personalbedingten Ausfallzahlen. Beispielhaft kann hier die Grippewelle im Februar/März 2018 (Krankheitswelle) oder auch der Zeitraum ab Dezember 2019 bis Februar 2020 nach dem Betreiberwechsel zu Go-Ahead (Personalmangel) genannt werden. Im Frühjahr 2020 fielen zahlreiche Züge aufgrund des präventiven Corona-Notfahrplans aus. Die nachfolgende Tabelle schlüsselt die Ausfallkilometer pro Jahr insgesamt auf und nennt die relevantesten aufgetretenen Störungen.

Die Zahlen legen nahe, dass sich Zugausfälle insbesondere im Jahr 2020 häuften. Dies ist v. a. auf die Corona-Notfahrpläne in der 1. Jahreshälfte 2020 zurückzuführen und die noch nicht lange Zeit zurückliegenden Betriebsaufnahmen der Stuttgarter Netze verbunden mit Startschwierigkeiten der neuen Betreiber.

Jahr	Ausfall-Zug-Km (selbst- und fremdverschuldet, einschließlich Corona-Abbestellungen)	Anmerkung
2021	1.995.672	Jahresbeginn Häufung von Infrastrukturstörungen (Winter und Hangrutsch), im Sommer GDL-Streik
2020	5.911.531	Jahresbeginn hohe Personalausfälle nach Inbetriebnahmen von GoAhead, Frühjahr 2020 Abbestellungen während der ersten Corona-Welle
2019	1.175.347	Juni 2019 erste Betreiberwechsel DB Regio -> Abellio/GoAhead/SWEG, vorher und nachher z. T. erhöhte Personalausfälle

Tabelle 1: Ausgefallene Zugkilometer 2019 bis 2021

5. *Gab es eine außergewöhnliche Häufung im Jahresverlauf?*

Siehe Antwort zu Frage 3.

6. *Sind über Ausfälle bei Triebfahrzeugführerinnen/Triebfahrzeugführern hinaus weitere Personallengpässe ursächlich für die ausgefallenen Zugfahrten?*

Die zur Verfügung stehenden Daten weisen nur das Cluster „personalbedingte Zugausfälle“ aus, eine weitere Unterscheidung nach Personalgruppen ist quantitativ nicht möglich.

Qualitativ lässt sich feststellen, dass zu den kritischen Personengruppen auch die Personen im Bereich der Leitstellen/Disposition sowohl bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch den Infrastrukturbetreibern zählen. In weiteren nicht genau quantifizierbaren Fällen kann auch Personalmangel in der Werkstatt zu Zugausfällen führen, wenn dadurch nicht genug Fahrzeuge zur Verfügung stehen. I. d. R. führt Personalmangel in der Werkstatt aber häufiger zu Kapazitätsminderungen, also zu zu kurzen Zügen, als zu Zugausfällen.

7. *Liegen der Landesregierung Daten dazu vor, wie groß der Einfluss der gegenwärtigen Pandemie an den Ausfällen ist?*

Es liegen bisher noch keine Daten vor, die geeignet sind, den Einfluss der Pandemie an den Zugausfällen speziell zu quantifizieren, da der für die vertragliche Bewertung relevante Ausfallgrund „Personal“ auch von zahlreichen anderen Faktoren beeinflusst wird. Nach Einschätzung der Verkehrsunternehmen hat die Pandemie derzeit jedoch erheblichen Einfluss auf die personalbedingten Zugausfall-Kilometer.

8. *Welche Maßnahmen werden ergriffen, um Corona-Infektionen der im SPNV tätigen Personen zu minimieren?*

Schutzmaßnahmen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im SPNV obliegen der Zuständigkeit der entsprechenden Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen. Das Ministerium für Verkehr steht in regelmäßigem Austausch mit den Unternehmen. Auch für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im SPNV gilt grundsätzlich die 3G-Regel am Arbeitsplatz.

Um die Kontrolltätigkeit des Zugbegleitpersonals während der Pandemie zu erleichtern hat das Land zusätzliches Sicherheitspersonal finanziert und einen flexibleren Personaleinsatz (Doppelbesetzungen) erlaubt.

9. Gab es zur Kompensation krankheits- oder quarantänebedingter Ausfälle von den Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) vermehrt Anforderungen an den Triebfahrzeugführerinnen/Triebfahrzeugführer-Pool des Landes?

Ein signifikanter Anstieg konnte bislang nicht verzeichnet werden. Seit Inbetriebnahme des Tf-Pool des Landes im Juni 2021 konnten 13 Anfragen von Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) bearbeitet werden, von denen sechs zu einem Tf-Abruf/-Einsatz von verschiedenen Einsatzdauern führten.

10. Welche weiteren Maßnahmen werden ergriffen, um die Ausfälle zu kompensieren?

Personalbedingte Zugausfälle sind nur in sehr begrenztem Umfang kurzfristig kompensierbar, da Personal in der gesamten Branche knapp ist. Für den Fall der aktuellen Pandemiesituation wurden mit den Verkehrsunternehmen allerdings Fahrplankonzepte entwickelt, die im Fall steigender Krankenquoten des Personals eine strukturierte Reduktion der Verkehrsleistung ermöglichen (siehe auch Antwort zu Frage 3). Ziel ist es, den Fahrgästen auch unter den schwierigen Rahmenbedingungen eines dynamischen Infektionsgeschehens ein zwar eingeschränktes, jedoch verlässlich planbares Fahrplanangebot anbieten zu können.

Hermann
Minister für Verkehr

Anhang

Zu Frage Nr. 3:

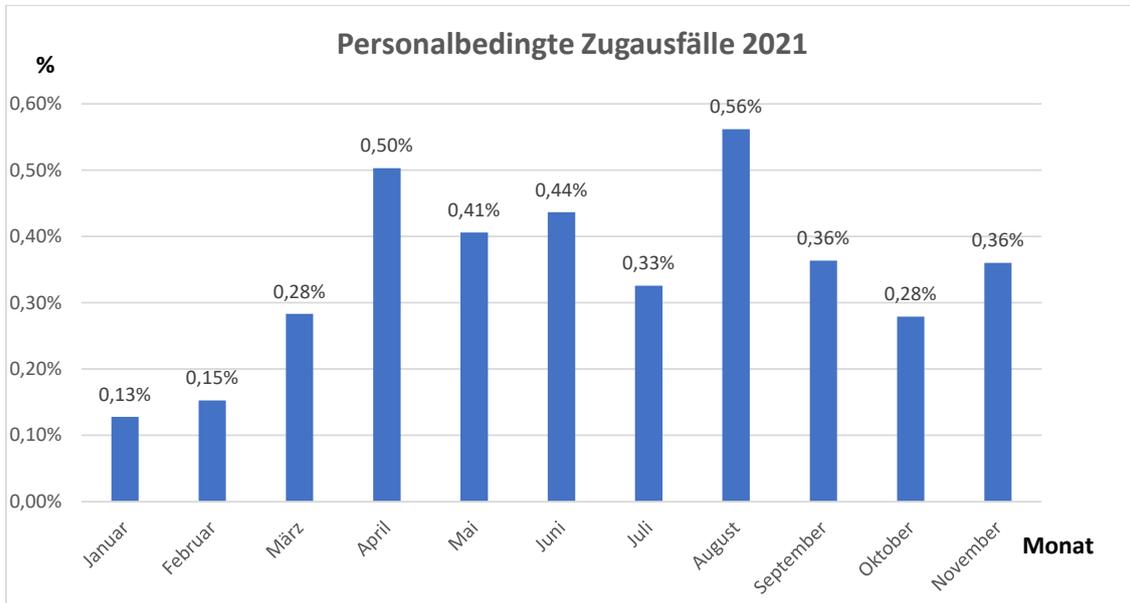


Abbildung 1: Personalbedingte Zugausfälle pro Monat in % des Bestellvolumens, Januar bis November 2021

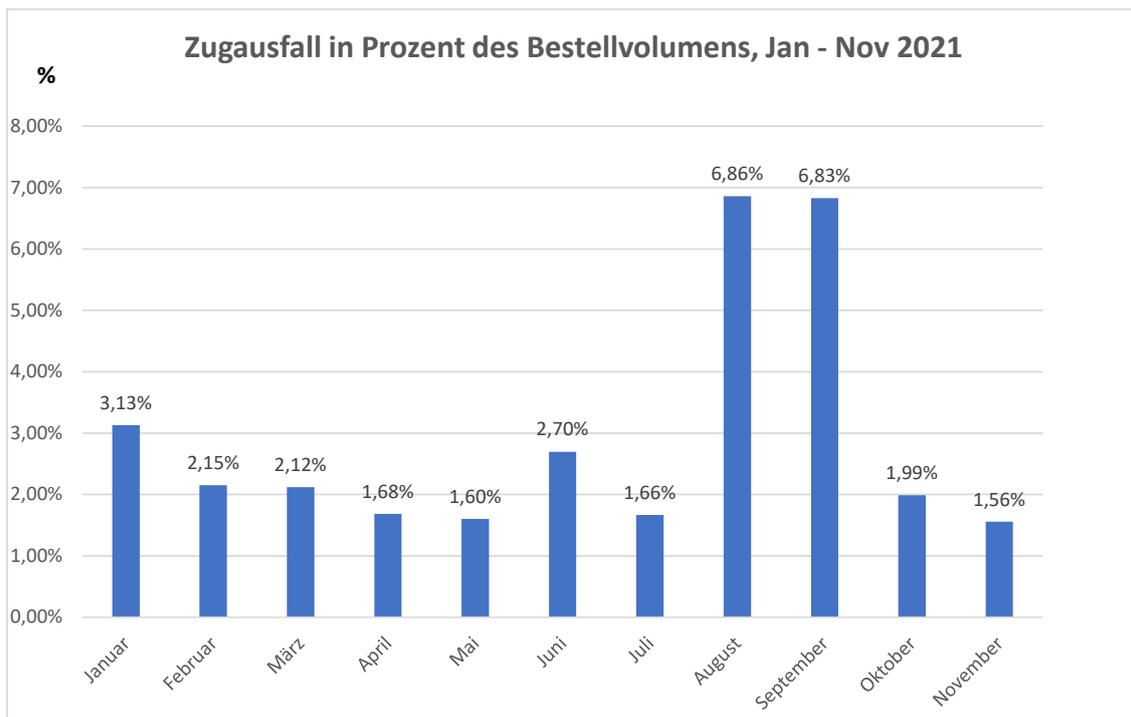


Abbildung 2: Zugausfälle pro Monat in % des Bestellvolumens, Januar bis November 2021