

Mitteilung des Senats vom 1. Februar 2000**Sicherstellung vertragsgemäßer Leistungen im Schienen-Personen-Nahverkehr durch die Deutsche Bahn AG**

Die Bürgerschaft (Landtag) hat in ihrer Sitzung am 20. Oktober 1999 folgenden Beschluss gefasst:

1. Der Senat wird aufgefordert, auf die Deutsche Bahn AG einzuwirken, dass die regelmäßigen und massiven Zugverspätungen und Zugausfälle beseitigt werden, damit die dem Land Bremen geschuldeten Leistungen im Nahverkehr von und nach Bremen bzw. Bremerhaven erbracht werden.
2. Der Senat wird außerdem aufgefordert zu prüfen, ob und gegebenenfalls welche Konsequenzen aus der Nichterbringung vereinbarter Leistungen zu ziehen sind.
3. Der Senat wird aufgefordert, gemeinsam mit dem Land Niedersachsen zu prüfen, ob und inwieweit Strecken des Nahverkehrs, die nach Bremen oder Bremerhaven führen, ausgeschrieben werden sollen.
4. Soweit Strecken weiterhin von der Deutschen Bahn AG bedient werden, soll sich der Senat nachdrücklich um eine verbindliche vertragliche Regelung mit der Deutschen Bahn AG bemühen. Dieser Vertrag sollte die von der Bremischen Bürgerschaft formulierten Anliegen aufnehmen.

Die Bürgerschaft (Landtag) bittet den Senat um einen Bericht über seine Aktivitäten bis zum 1. Februar 2000.

Der Senat gibt folgenden

BERICHT

zur

Sicherstellung vertragsgemäßer Leistungen im Schienen-Personen-Nahverkehr durch die Deutsche Bahn AG.**1. Vorbemerkungen**

Wie aus allen Medien bekannt ist, hat die Deutsche Bahn AG (DB AG) bundesweit mit erheblichen betrieblichen Problemen zu kämpfen. Ein Schwerpunkt der hierdurch in der Öffentlichkeit ausgelösten Kritik sind Unpünktlichkeit und Zugausfälle, die in allen Betriebszweigen — Schienengüterverkehr, Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr — zu verzeichnen sind. Als Ursache gibt die DB AG unter anderem Bauarbeiten, höhere Gewalt, menschliches Versagen und technische Defekte an.

In der Region Bremen wird der Eisenbahnverkehr auf Gemeinschaftsstrecken im Mischbetrieb von Schienengüterverkehr, Schienenpersonenfernverkehr und Schienenpersonennahverkehr abgewickelt. Daraus ergibt sich ein hoher Abstimmungsbedarf bei der Fahrplangestaltung und der Betriebsdurchführung. Die Situation wird darüber hinaus durch die hohe Auslastung der Hauptstrecken in der Region Bremen verschärft, mit der Folge weiter zunehmenden Abstimmungsaufwandes und wachsender Störanfälligkeit des Betriebes durch abnehmende Zeitpuffer und verstärkte Verspätungsübertragung zwischen den Zügen.

Im Übrigen findet derzeit im Eisenbahnknoten Bremen eine umfassende Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur statt, die auch im Interesse des Landes Bremen liegt und von Bremen unterstützt wird. Sie umfasst nicht nur die Erneuerung des Hauptbahnhofs, sondern zeitgleich auch den Umbau des Bahnhofs Bremen-Burg und die Erneuerung von Eisenbahnbrücken über die Hemmstraße sowie den Neubau des Elektronischen Stellwerks (ESTW). Bei einem derartigen Zusammentreffen von Maßnahmen ist in begrenztem Umfang mit Beeinträchtigungen des Betriebsablaufes zu rechnen. Die unbefriedigende Betriebsqualität im Eisenbahnverkehr insbesondere des vergangenen Jahres ist damit allerdings nicht zu rechtfertigen.

2. Zugausfälle und Zugverspätungen sowie Maßnahmen zur Verbesserung des Betriebsablaufes

Nachdem im Verlauf des Jahres 1999 eine Verschlechterung des Betriebsablaufes im SPNV in der Region Bremen erkennbar wurde, hat der Senator für Bau und Umwelt die DB Regio AG als das für den SPNV im Lande Bremen verantwortliche Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgefordert, über die Betriebsstörungen sowie ihre Ursachen und Auswirkungen umfassend zu berichten und unverzüglich Maßnahmen zur Wiederherstellung eines zuverlässigen SPNV-Angebotes zu ergreifen.

Die DB Regio AG hat in diesem Zusammenhang die folgenden Daten übermittelt, die einen Überblick über die Situation des SPNV im Bremer Hauptbahnhof vom April bis zum Dezember des Jahres 1999 geben.

Monat des Jahres 1999	Zuverlässigkeit des SPNV im Bremer Hauptbahnhof ¹⁾ um mehr als 5 Minuten verspätete SPNV-Züge von rund 14.000 SPNV-Zügen monatlich fielen aus ²⁾		
	Ankunft	Abfahrt	
April	5 %	4 %	11 Züge
Mai	5 %	5 %	58 Züge
Juni	15 %	13 %	58 Züge
Juli	11 %	8 %	31 Züge
August	8 %	9 %	51 Züge
September	— ³⁾	— ³⁾	128 Züge
Oktober	11 %	10 %	38 Züge
November	14 %	10 %	25 Züge
Dezember	8 %	6 %	30 Züge

¹⁾ Angaben der DB Regio AG

²⁾ Ohne durch Bauarbeiten in Bremen Hbf bedingte Ausfälle

³⁾ Keine vollständige Erfassung bedingt durch die Inbetriebnahme des Elektronischen Stellwerks Bremen

Die hohe Zahl der ausgefallenen Züge im Monat September war nach Angaben der DB AG insbesondere auf Probleme bei der Einrichtung des elektronischen Stellwerks (ESTW) in Bremen Hauptbahnhof zurückzuführen, das in der Zeit vom 4. September bis zum 13. September 1999 stufenweise in Betrieb genommen wurde. Dabei wirkten sich nach Angaben von DB Regio die folgenden Punkte besonders nachteilig auf den Betriebsablauf und die Kundeninformation aus:

- Ausfall von Weichen durch fehlerhafte Software. Es gab dadurch erhebliche Beeinträchtigungen beim Bereitstellen und Abräumen von Zügen.
- Kapazitätsbeschränkungen durch das neue Rangierstellwerk, das Bestandteil des ESTW-Projektes ist. Das neue Rangierstellwerk besitzt zurzeit nur eine befristete Prototypzulassung des Eisenbahnbundesamtes (EBA), die mit Einschränkungen für den Betriebsablauf verbunden ist.
- Verkürzung von nutzbaren Gleislängen in den Abstellanlagen. Auf Anordnung des Eisenbahnbundesamtes mussten Signale versetzt werden. Die bisher zum Abstellen von Zügen zur Verfügung stehende Gleislängen werden dabei verkürzt und zusätzliche Rangierbewegungen für lange Züge erforderlich.
- Kommunikationsprobleme zwischen den Dienststellen der DB-Unternehmen. Diese hatten sowohl technische als auch organisatorische Gründe und führten zu Verzögerungen bei den Betriebsabläufen und zu einer völlig unzureichenden Kundeninformation.

Bei der Lösung der oben genannten Probleme waren und sind nach Angaben der DB AG die folgenden Stellen zu unterschiedlichen Anteilen gefordert:

- DB Netz AG und DB Station & Service AG als Infrastrukturunternehmen,
- die Herstellerfirma des elektronischen Stellwerks,
- DB Regio AG als Erbringer der Nahverkehrsleistung (SPNV) und
- das Eisenbahnbundesamt (EBA) als Aufsichtsbehörde für die Bundes-eisenbahnen.

Die Beteiligten haben nach eigenen Angaben nach Bekanntwerden der Störungen umgehend Maßnahmen zur Stabilisierung des Betriebsablaufs ergriffen. Dazu gehörte unter anderem:

- Einsatz von zusätzlichen Mitarbeitern von DB Netz AG und DB Regio AG zur Bedienung gestörter Weichen von Hand und die Einrichtung von Relaisstationen zur Aufrechterhaltung des Funkverkehrs,
- Verstärkung der personellen Besetzung des Stellwerkes,
- Anordnung von außerplanmäßigen Halten von Regionalexpress- und IC-Zügen für ausgefallene oder stark verspätete Nahverkehrszüge, Einrichtung von Buser-satzverkehren und Einsatz von Taxen,
- 24-Stundenbereitschaft für notwendige Reinigungs- und Wartungsarbeiten im Abstell- und Wagenbehandlungsbereich,
- zeitweises Abstellen und Reinigen von Zügen in Kirchweyhe zur Entlastung der Gleisanlagen in Bremen Hauptbahnhof.

Die Zugausfälle konnten daraufhin, wie die vorstehende Übersicht zeigt, gegen-über dem Monat September in den Folgemonaten deutlich reduziert werden.

Der Anteil der verspäteten Züge lag dagegen in den Monaten Oktober und Novem-ber unverträglich hoch. Aus diesem Grund wurden von der Leitung des Regional-bereichs Niedersachsen/Bremen der DB Regio AG weitere, zeitlich begrenzte Ad-hoc-Maßnahmen in Kraft gesetzt, um die Pünktlichkeit der Züge schnellstmög-lich zu verbessern und gleichzeitig die Zahl der Zugausfälle weiter zu senken. Es handelt sich dabei im wesentlichen um:

- Einrichtung eines wöchentlich tagenden „Runden Tisches Bremen“ unter Betei-ligung der DB Netz AG, der DB Station & Service AG, der DB Cargo AG und der DB Regio AG.
- Einsetzen einer besonderen Arbeitsgruppe zur Situationsanalyse in kritischen Bereichen und sofortiger Einleitung notwendiger Korrekturmaßnahmen. Erkennen, Überwachen und Steuern „besonders verspätungsanfälliger“ Züge.
- Einrichtung eines Arbeits- und Lenkungskreises „Zugbildung“.
- Befristeter Einsatz personeller Bereitschaften von Triebfahrzeugführern und Kundenbetreuern in Bremen Hbf.
- Personelle Verstärkung zum Bereitstellen der Züge.
- Verbesserte Kommunikationseinrichtungen zwischen dem „Betrieb vor Ort“ und der Betriebsleitzentrale in Hannover.
- Verbessertes Informationsfluss zwischen Transportleitung und Kundenbetreuer zur Information der Fahrgäste.

Nach Auskunft der DB Regio AG haben sich durch die Maßnahmen die Verspätun-gen im Dezember bereits ablesbar und für die Kunden merkbar reduziert. DB Regio ist zuversichtlich, dass sich der Betriebsablauf in der Region Bremen dadurch wei-ter normalisiert und an Qualität gewinnt. Gleichwohl bedarf es nach Auffassung des Senats weiterhin anhaltender Anstrengungen der DB AG in Richtung eines kundenorientierten SPNV. Der Senat wird die weitere Entwicklung kontinuierlich verfolgen und die bisherigen Erfahrungen bei den Verhandlungen über den Verkehrsvertrag berücksichtigen.

Ein wesentliches und bereits seit längerem bestehendes betriebliches Problem des Eisenbahnknotens Bremen wird jedoch durch die bisher von der DB AG getroffenen Maßnahmen nicht beseitigt. Es bedarf vielmehr grundsätzlicher Lösungen. Auf den

auf Bremen Hauptbahnhof zulaufenden und im Mischverkehr von Güterzügen, Personenfernverkehrszügen und Zügen des Schienenpersonennahverkehrs befahrenen Strecken bestehen, wie in den Vorbemerkungen erläutert, erhebliche Kapazitätsengpässe. Die Gestaltungsfreiheit für den Schienenpersonennahverkehr wird hierdurch nachhaltig eingeengt.

Mit dem Ziel, Denkanstöße und Entscheidungshilfen zu geben, haben der Senator für Bau und Umwelt und die DB AG gemeinsam ein Gutachten zur „Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf den Strecken der Deutschen Bahn AG in der Region Bremen“ erstellen lassen. Das Gutachten enthält Vorschläge für Infrastrukturmaßnahmen zur Engpassbeseitigung und zur Angebotsoptimierung im Schienenpersonennahverkehr in der Region Bremen. Die Ergebnisse, die Mitte 1999 vom Gutachter vorgelegt wurden, werden zurzeit mit der DB AG beraten und ausgewertet.

Zur weiteren Konkretisierung der Untersuchungsergebnisse für den Knoten Bremen verhandeln das Land Bremen und die DB AG über die Vergabe eines Anschlussgutachtens. Darin sollen die Betriebsabläufe im Hauptbahnhof Bremen einschließlich des Rangierbetriebes für ein- und aussetzende Züge im Detail untersucht werden mit dem Ziel, Betriebsabwicklung und Infrastruktur dort weiter zu optimieren. Dabei sollen die bisherigen Erfahrungen mit dem ESTW Berücksichtigung finden.

3. Vertragliche Regelungen bei Nichterbringung vereinbarter Leistungen

Entspricht das nach dem Verkehrsvertrag mit der DB Regio AG vereinbarte Verkehrsangebot nicht dem vereinbarten Umfang oder der vereinbarten Qualität, so ist das Land Bremen zur Zuschussminderung berechtigt.

In diesem Sinne leistet das Land Bremen für ausgefallene Züge im Schienenpersonennahverkehr keine Zahlungen an die DB Regio AG. Der gemäß Verkehrsvertrag zu zahlende Betrag für die von der DB Regio AG zu erbringenden Verkehrsleistungen wird entsprechend gekürzt.

Eine Regelung, welche die Verringerung der Zahlungen des Landes bei verspäteten Zügen zum Gegenstand hat, wird derzeit im Rahmen des Verkehrsvertrages mit der DB Regio AG verhandelt. Diese Regelung sieht vor, dass in Abhängigkeit von der Höhe der Verspätung eines Zuges ein bestimmter Prozentsatz des für diesen Zug zu zahlenden Zuschusses vom Land Bremen einbehalten wird. Für die Jahre 1998 und 1999 hat das Land Bremen lediglich Abschlagszahlungen geleistet. Die endgültige Höhe der Zahlungen für diese beiden Jahre soll im Verlauf der weiteren Verhandlungen mit der DB AG über den Verkehrsvertrag festgelegt werden.

4. Ausschreibung von Nahverkehrsleistungen

Ziel des Landes Bremen ist es, im Schienenpersonennahverkehr attraktive Bedienungskonzepte kostengünstig zu realisieren und die Qualität des Verkehrsangebotes zu erhöhen. Das Ausschreiben von Nahverkehrsleistungen ist dabei ein möglicher Weg um Leistungen im Schienenpersonennahverkehr entsprechend zu verbessern. Dabei sind zahlreiche Randbedingungen zu berücksichtigen.

- Grundlage für eine Ausschreibung bildet ein zwischen den betroffenen Aufgabenträgern abgestimmtes Verkehrsangebot, das einer Ausschreibung zugrunde gelegt werden soll. Im Zuge der Erstellung des „Nahverkehrsplans des Landes Bremen für den Schienenpersonennahverkehr“ und des „SPNV-Konzeptes für Niedersachsen“ wurde diese Voraussetzung bereits mit der Entwicklung eines zwischen den Aufgabenträgern für den SPNV abgestimmten Angebotskonzeptes für Bremen und das niedersächsische Umland weitgehend erfüllt.
- Weitere wesentliche Voraussetzung für eine erfolgreiche Ausschreibung von SPNV-Leistungen sind leistungsfähige und in gutem Unterhaltungszustand befindliche Gleisanlagen und Bahnhöfe als Basis für ein attraktives SPNV-Angebot. Die Bedeutung dieser Prämisse bestätigen erste Erfahrungen aus Niedersachsen mit der im Weser-Ems-Raum durchgeführten Ausschreibung.

In diesem Sinne fördert das Land Bremen gegenwärtig die Sanierung und Modernisierung von Bahnhöfen.

- Im Verhältnis zu Niedersachsen verfügt das Land Bremen nur über kurze Eisenbahnstrecken, die sämtlich in den Knotenpunkt Bremen Hauptbahnhof münden und den Hauptstrecken zuzurechnen sind. Sie sind fahrplanmäßig und umlauf-

mäßig vollständig in das niedersächsische Eisenbahnnetz integriert. Ausschreibungen von SPNV-Leistungen im Bereich des Landes Bremen können infolgedessen nur gemeinsam mit Niedersachsen durchgeführt werden.

Für das weitere Vorgehen bezüglich Ausschreibungen besteht deshalb zwischen dem Land Bremen und der vom Land Niedersachsen gegründeten Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) Einvernehmen darüber, dass die LNVG die Federführung bei Ausschreibungen, die das Land Bremen einbeziehen, übernimmt und das Land Bremen im Gegenzug schwerpunktmäßig das in der Untersuchung befindliche Regionalstadtbahn-Projekt (RSB) von BSAG und DB Regio begleitet.

- Das Land Niedersachsen hat bisher SPNV-Leistungen auf Eisenbahnstrecken ausgeschrieben, die auf gesamter Länge innerhalb des Landes gelegen und nicht elektrifiziert sind.

Damit sollen auch erste Erfahrungen mit Ausschreibungen gesammelt werden. Die LNVG hat gegenüber Bremen erklärt, dass noch keine Entscheidungen bezüglich weiterer Ausschreibungen getroffen worden seien.

Der Senat teilt die Auffassung des Landes Niedersachsen, dass, unabhängig vom Betreiber des Schienenpersonennahverkehrs, ein attraktives Verkehrsangebot nur auf der Grundlage von leistungsfähigen und in gutem Ausbaurzustand befindlichen Strecken sowie ansprechenden Bahnhöfen erreicht werden kann.

Das Land Bremen wird auch weiterhin im Rahmen seiner Möglichkeiten unter den zuvor genannten Randbedingungen darauf hinwirken, dass ein Wettbewerb zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr stattfinden kann.