

Stand der Betriebsaufnahme für die Lose Nord & Ost-West durch die nordbahn

Bericht für den Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss



Betriebsaufnahme
Akku-Netz

Foto: © NAH.SH

08.11.2023




Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/2280





Erforderliche Ressourcen für die Betriebsaufnahme

Die größte Herausforderung für die Betriebsaufnahme am 10.12.2023 ist die Verfügbarkeit von qualifizierten Triebfahrzeugführern

A) Personal

- Triebfahrzeugführer (Tf) für Los Nord 
- Overhead Betriebsplanung 
- Zub 

B) Fahrzeuge

- Transferflotte (Vertrag AKN) 
- BEMU (Neu-münster-Büsum) 

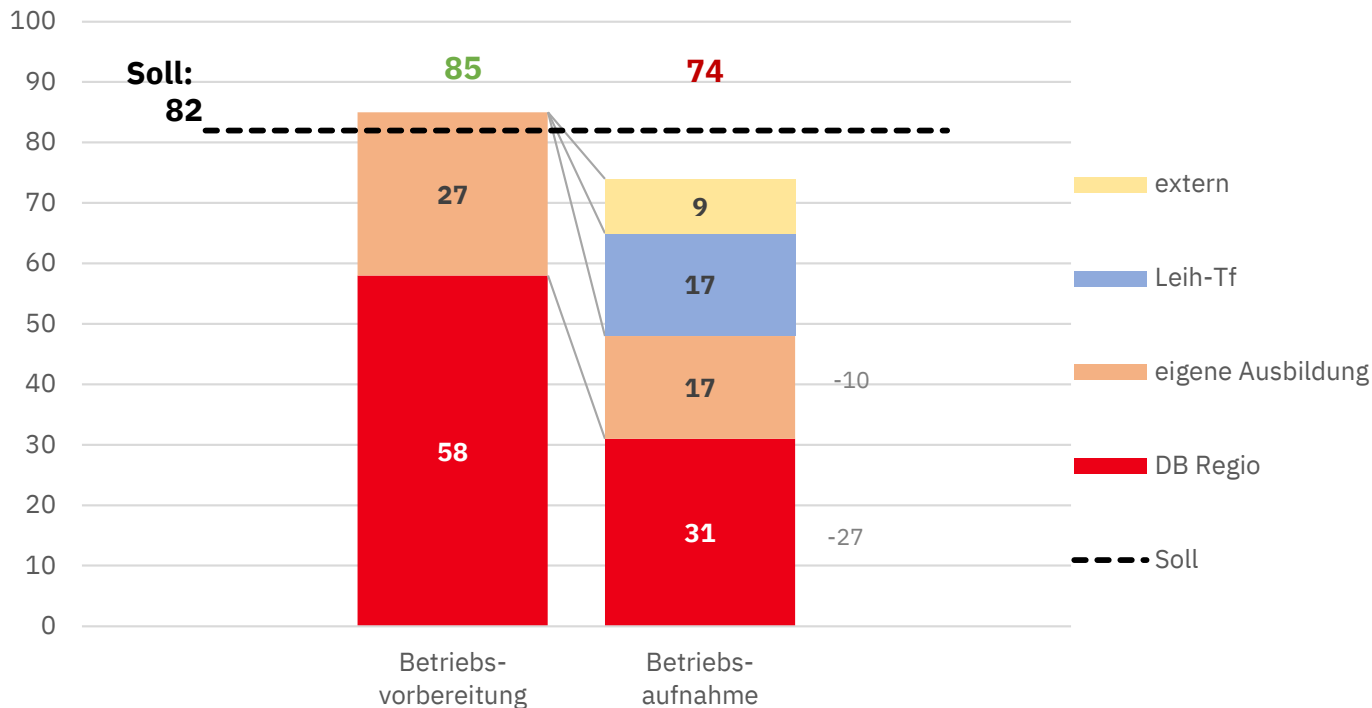
C) Infrastruktur

- Nachladeinfrastruktur (Heide) 
- Übergabegleis Los Ost-West 
- Abstellung 
- Tanken (Diesel) 
- Baustellen 

A) Personal

Die Anstrengungen der nordbahn zur Deckung des Tf-Bedarfs für das ANSH führen nach derzeitigem Planungsstand bis März 2024 zu einem ausgeglichenen Tf-Bestand.

Tf-Gewinnung ANSH Los Nord



eigene Ausbildung: betrachtet werden begonnene vs. erfolgreiche Teilnahmen mit Einsatzfähigkeit zum Betriebsstart

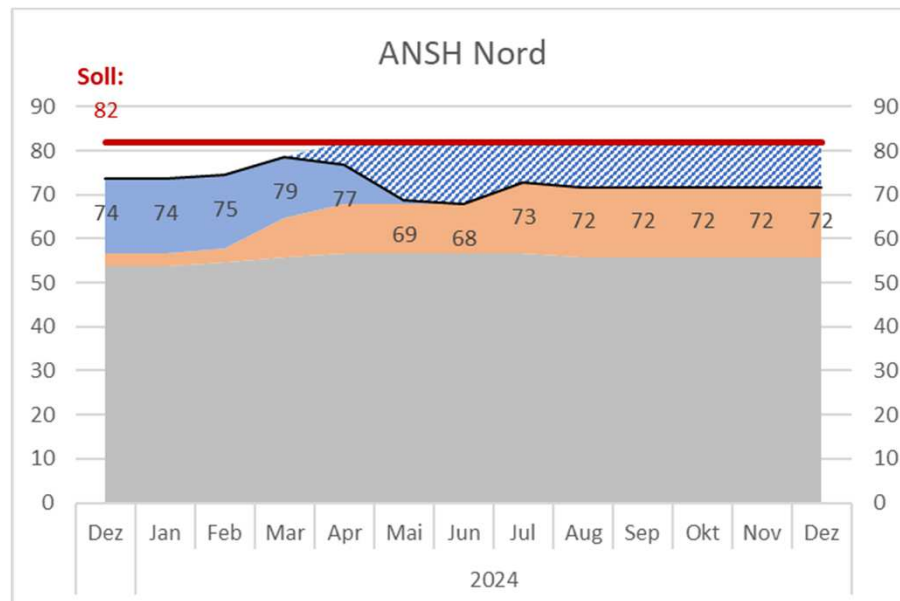
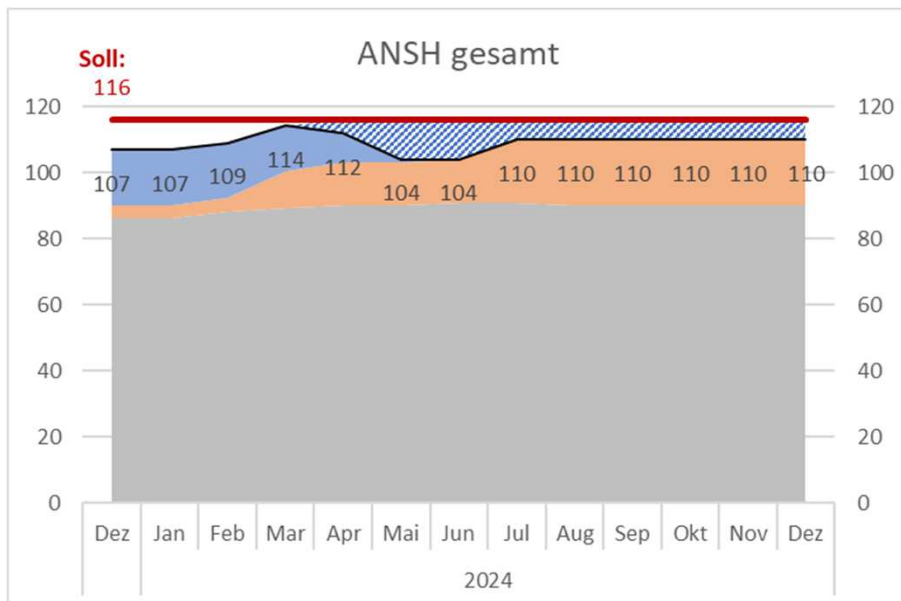
DB Regio: verglichen werden die gezeichneten Arbeitsverträge ggü. den zum jetzigen Zeitpunkt noch bestehenden Arbeitsverhältnissen

extern: weitere fertig ausgebildete Tf, die sich beworben haben, wurden eingestellt

- Noch andauernder Personalhochlauf bei Marktbegleiter erixx sowie Aufbau einer Meldestelle durch DB-Fernverkehr in Kiel hat den Wettstreit um geeignetes Personal verschärft.
- Zwei weitere nbe-Ausbildungskurse mit insgesamt 17 Teilnehmern (Abschluss Ende März und August 2024), weitere drei Ausbildungskurse mit gestaffeltem Start in 2024 sind geplant

A) Personal

Der Tf-Mangel konzentriert sich auf das Los Nord mit 8 von 10 fehlenden Tf; ab März wird mit Leih-Tf in allen Einsatzstellen ein ausgeglichener Personalbestand erwartet



Maßnahmen:

Bestandsmitarbeiter:

- Steigerung der (produktiven) Kapazität durch Übernahme von Leistungen durch Verwaltungs-MA sowie Tf Netz Mitte
- Reduzierte Urlaubsabwicklung

Leih-Tf:

- Aktuell 17 Leih-Tfs vertraglich gesichert. Eignungstest der Leih-Tfs ab Dezember
- Verlängerung der Leih-Tf bis Jahresende 2024 (bei Eignung)

Konsolidierung Personalbestand: Planung weiterer Ausbildungskurse zur Konsolidierung des Tf-Bestands und Kompensation der künftigen Fluktuation

A) Personal

Der erfolgskritische Overhead war gut besetzt, bei kurzfristigen Nachbesetzungen ist die fehlende Erfahrung ein Risiko

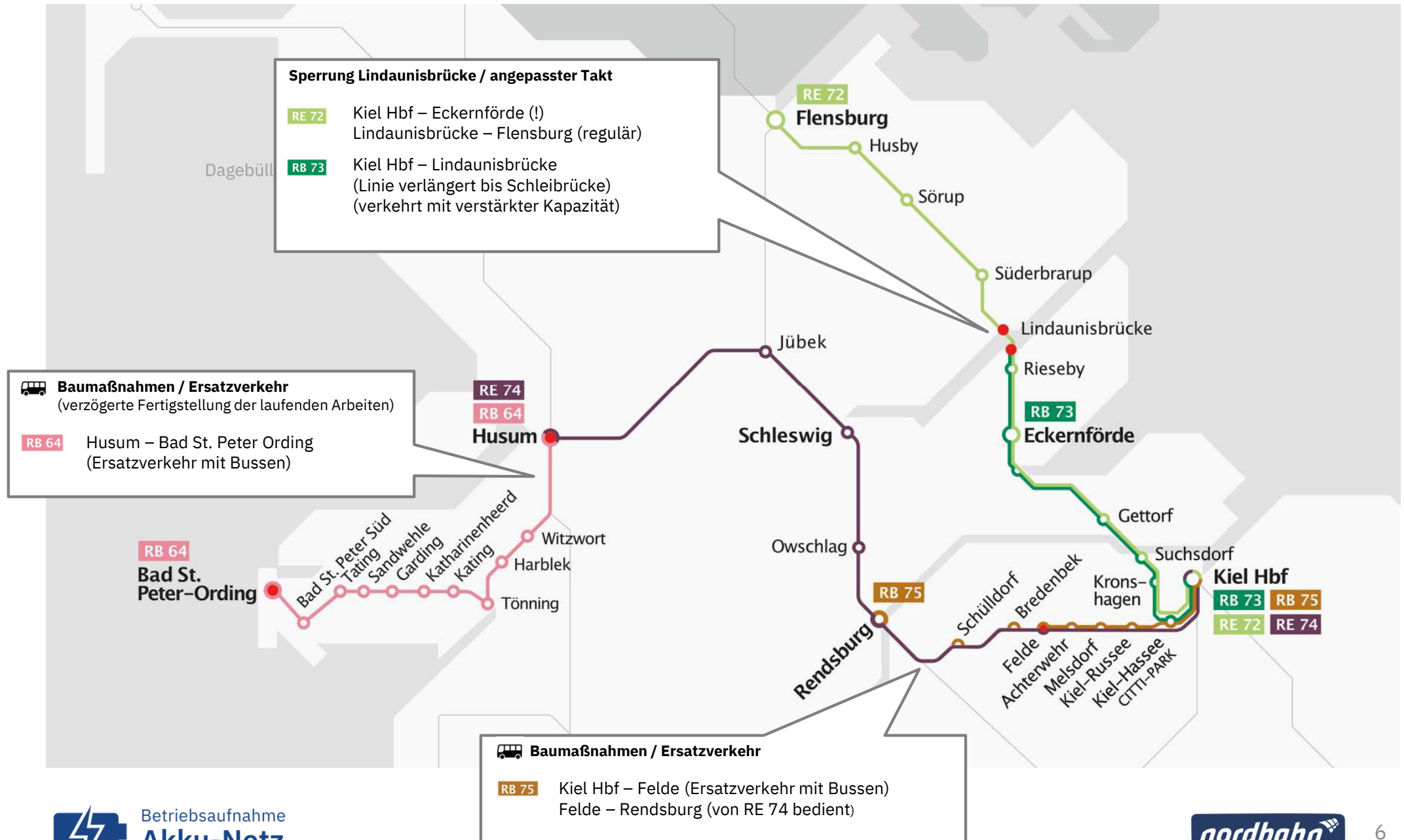
- 3 Neubesetzungen in der Betriebsplanung aufgrund AN-Kündigungen
- Leiter Personaldisposition intern neu besetzt
- Nachbesetzung Fahrgastinformationsmanager noch offen

Allgemein: Infrastrukturmängel und mangelhafte Bauplanung DB Netz führen zu höherem internen Planungsbedarf und -aufwand

Der Arbeitsmarkt für Fach- und Führungskräfte ist derzeit sehr angespannt

- Fachkräftemangel: Tf und Spezialisten
- Der allgemeine Engpass wird durch regionalen Wettbewerb und das Wachstum der Branche verschärft
- Forderungen der Tarifpartner zur Reduzierung der Arbeitszeit

Exkurs: Plan-Betriebsprogramm ANSH



A) Personal

Folgende vorübergehenden Leistungsanpassungen stabilisieren die Betriebsaufnahme durch einen geringeren Personalbedarf

- 1. RB 75 (Kiel-Felde):** In Folge einer Baustelle war bereits zwischen Rendsburg und Felde eine Bedienung aller Halte mit dem RE 74 und erst ab Felde bis Kiel Verkehr der RB 75 geplant. Dieses Konzept wurde von DB Netz im Oktober zurückgezogen, so dass jetzt ein Ersatzverkehr mit Bussen zwischen Kiel und Felde verkehren wird. Der RE 74 verkehrt wie geplant. Dieses Betriebskonzept ist maximal bis zum kl. Fahrplanwechsel im Juni 2024 geplant.
[Einsparung: ca. 6 FTE]
- 2. RE 72 (Kiel-Eckernförde) und RB 73 (Kiel-Lindaunisbrücke):** in Folge der Sperrung der Lindaunisbrücke wurde ein Tausch der beiden Linienlaufwege vorgenommen. Das reduzierte Konzept sieht folgende Bedienung vor:
RE 72 (Kiel-Eckernförde): verkehrt bis Ende März nur in der HVZ,
RB 73 (Kiel-Lindaunisbrücke): wird als Kapazitätsausgleich für RE 72 bis Ende März in Doppeltraktion gefahren. Damit wird gleiche Kapazität - aber mit halbem Takt außerhalb HVZ - angeboten.
[Einsparung: ca. 4 FTE]

B) Fahrzeuge

Für die Transferflotte von 26 LINT stehen noch Vereinbarungen für 7 LINT aus

- Zulauf Transferflotte DB Regio/erixx mit 19 LINT verläuft derzeit planmäßig.
- Für Zulauf Transferflotte AKN mit 7 LINT ist der Kauf der drei nordbahn-LINT durch AKN erforderlich

Die aktuelle Auslieferung und Bereitstellung der BEMU ist leicht verzögert

- Drittes BEMU-Fahrzeug am 27.10. für die Standausbildung übergeben
- GIF für weitere BEMU (nordbahn-Fzge 3-29) spätestens am 17.11. erwartet

C) Infrastruktur

Oberleitungsinselnanlagen:

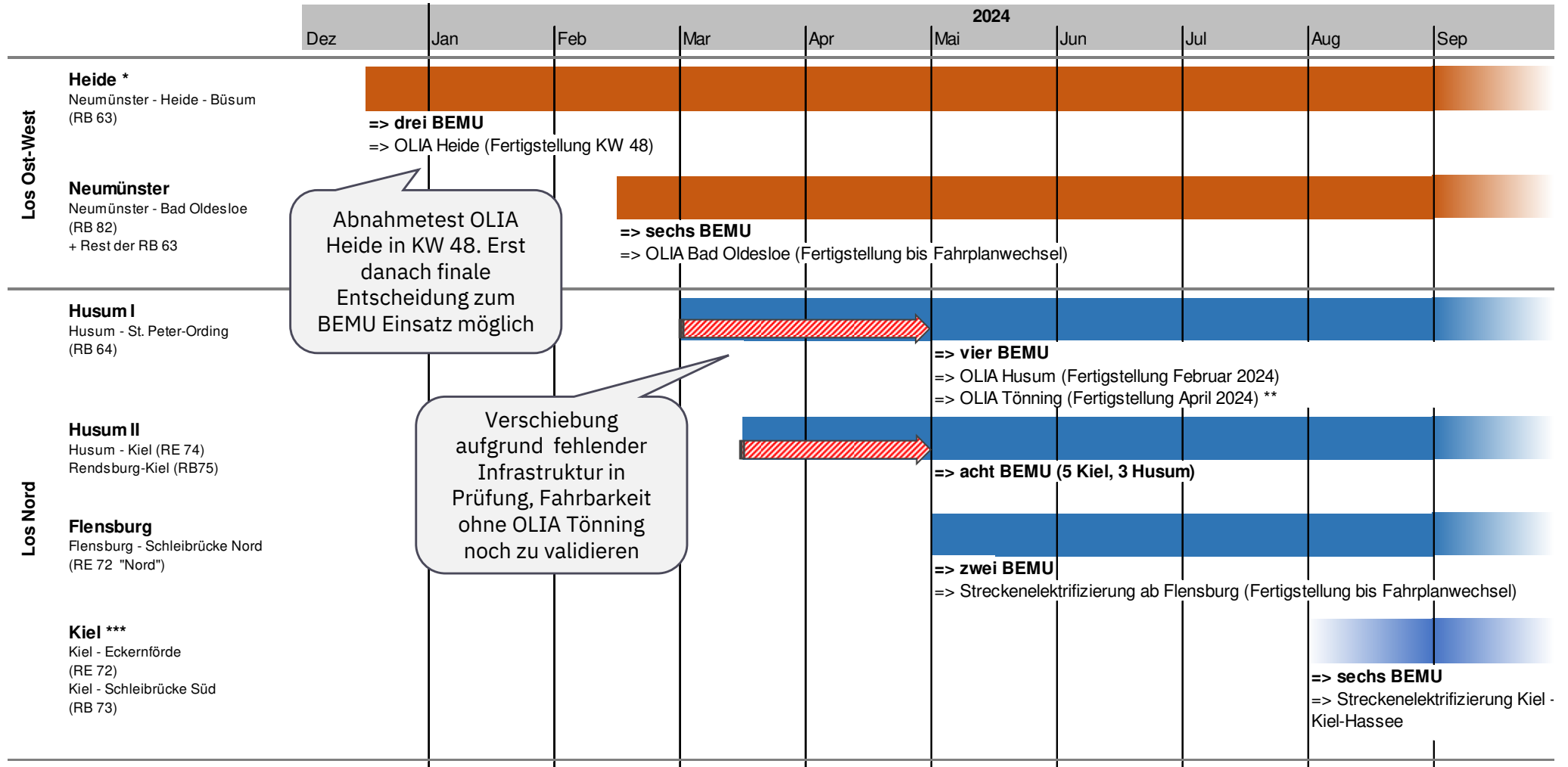
- Heide (Fertigstellung bzw. Abschluss von Tests zum Fahrplanwechsel)
- Bad Oldesloe (Fertigstellung zum Fahrplanwechsel geplant)
- Husum (Fertigstellung Ende Februar 2024 geplant)
- Tönning (Fertigstellung Ende April 2024 geplant)

Streckenelektrifizierungen:

- Flensburg (Fertigstellung zum Fahrplanwechsel geplant)
- Kiel-Hassee (Fertigstellung in 2024 geplant)

Hochlaufkonzept BEMU für einen stabilen Betrieb

Planung meldestellen-/linienscharfe Umstellung auf BEMU:



Abnahmetest OLIA Heide in KW 48. Erst danach finale Entscheidung zum BEMU Einsatz möglich

Verschiebung aufgrund fehlender Infrastruktur in Prüfung, Fahrbarkeit ohne OLIA Tönning noch zu validieren

* es kommt ggf. umlaufbedingt noch zu Fahrten mit Diesel-Fahrzeugen
 ** wird ggf. nicht zwingend benötigt, wenn sich niedrigerer Energieverbrauch aus Tests erhärtet - erhöht nach Fertigstellung jedoch die Stabilität
 *** aus Planungsgründen (Baumßnahmen Lindanisbrücke) kommt es zu einem Tausch der bisher bekannten Laufwege der beiden Linien RE 72 & RB 73

Danke für die Aufmerksamkeit!