



Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung

Abgeordneter Holger Hövelmann (SPD)

Regionalisierungsmittel Sachsen-Anhalt

Kleine Anfrage - **KA 6/8048**

Vorbemerkung des Fragestellenden:

Das Regionalisierungsgesetz regelt im § 6 Abs. 1, dass die Mittel „insbesondere“ zur Finanzierung des SPNV zu verwenden sind. Diese Tatsache nutzen die Länder seit Jahren zunehmend, um auch andere Leistungen, insbesondere im ÖPNV (Bus, Straßenbahn) zu finanzieren. Bei der nun für 2014 anstehenden Revision der Regionalisierungsmittel ist zu befürchten, dass der Bund weniger Mittel den Ländern bereitstellen wird.

Der Mittelanteil für Sachsen-Anhalt betrug 2011 351,1 Mio. € und 2012 356,4 Mio. €. Im Jahr 2012 standen den Einnahmen i. H. v. 356,4 Mio. € Ausgaben i. H. v. 289,43 Mio. € durch die NASA GmbH gegenüber. Damit wurden dem SPNV 75,39 Mio. € entzogen. Zu beachten ist, dass in den Ausgaben auch die Eigenmittel zum Betrieb der NASA und die Finanzierung anderer Programme in Höhe von 36,57 Mio. € enthalten sind. Hier gibt es Mittel die sicher dem SPNV zugeordnet werden können, wie Finanzierung der KIN-Offensive, HSB-Zuschüsse, Bahnhofsprogramm, Schnittstellenprogramm (zumindest teilweise), Infrastrukturzuschüsse Schiene, Tarifverluste, Sonderverkehre, Mobilitätsportal, Werbung, Betrieb der NASA u. a. Allerdings enthält dieser Bereich mit 8,5 Mio. € auch die Finanzierung des Landesnetzes Bus. Dieses entstand im Wesentlichen als Ersatz von SPNV Leistungen bzw. zur Ergänzung.

Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr

Vorbemerkung:

Der Fragesteller verweist zutreffend auf § 1 des Regionalisierungsgesetzes, nach dem die Mittel „insbesondere“ zur Finanzierung des SPNV zu verwenden sind. An diesem Maßstab ausgerichtet verwendet das Land die Mittel nach dem Regionalisie-

Hinweis: Die Anlage ist als Objekt beigefügt und öffnet durch Doppelklick im Netz den Acrobat Reader.

(Ausgegeben am 01.10.2013)

rungsgesetz zweckentsprechend. Insbesondere werden diese Mittel nicht dadurch dem SPNV „entzogen“, dass die Bestellorganisation NASA neben Aufgaben für den SPNV auch andere Aufgaben im Bereich des ÖPNV erledigt. Denn das Gesetz lässt gerade eine ÖPNV-Verwendung außerhalb des SPNV zu. Dies vorausgeschickt, werden die Fragen wie folgt beantwortet.

1. Welche Ausgaben stehen den Einnahmen der Regionalisierungsmittel im Jahr 2012 aufgeschlüsselt nach dem Verwendungszweck gegenüber?

1. Summe Einnahmen		356.355.465,48 €
2. Ausgaben:		
Leistungsbestellungen	Bestellungen im SPNV	258.297.435,77 €
	Bestellungen im ÖPNV	48.841.767,83 €
Managementaufwand	SPNV	3.424.957,81 €
	ÖPNV	5.985,70 €
Investitionen in Verkehrsanlagen	SPNV	10.856.751,14 €
	ÖPNV	9.727.848,93 €
Investitionen in Fahrzeuge	SPNV	0,00 €
	ÖPNV	338.276,00 €
Tarifausgleiche	Verbundförderung	1.826.964,90 €
	Ausgleich Ausbildungsverkehr	18.092.600,00 €
Sonstiges		1.452.235,95 €
3. Summe Ausgaben		352.864.824,03 €

2. Wie sieht die Landesregierung die Entwicklung des SPNV in den Folgejahren?

Das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr setzt sich dafür ein, dass es im Ergebnis der Revisionsdiskussion zu einer Verstärkung der bekannten Mittel kommen wird, so dass damit der Status quo des SPNV weitgehend gehalten und teilweise qualitativ verbessert werden kann. Im Übrigen hat die Landesregierung die von ihr beabsichtigte Entwicklung gemäß § 3 ÖPNVG LSA im Plan des ÖPNV (<http://www.sachsen-anhalt.de/index.php?id=37768>) dargelegt. Siehe ansonsten die Antwort zu Frage 4.

3. Wie hoch ist der Auslastungsgrad der Züge im SPNV auf den einzelnen Strecken im Land?

Für die Ermittlung der Nutzung des ÖPNV sind mehrere Parameter gebräuchlich. Während im ÖPNV mit Straßenbahnen und Bussen u. a. die Nachfrage ins Verhältnis zur angebotenen Platzzahl gesetzt und ein Auslastungsgrad ermittelt wird, verwendet die vom Land beauftragte NASA GmbH den Parameter Nachfrage je Zug und damit eine Angabe zur Auslastung. Damit führt die Landesre-

gierung für den SPNV keine Statistik über den Auslastungsgrad, jedoch über die Auslastung.

Hintergrund für diese Unterscheidung ist der Umstand, dass im Gegensatz zu Bussen und Straßenbahnen im SPNV deutlich weniger auf die im Tagesverlauf unterschiedliche Nachfrage reagiert werden kann. Zwar kann auch hier mit Triebwagenkonzepten durch Stärken und Schwächen eine gewisse Anpassung an die Nachfrage vorgenommen werden. Letztlich ist aber die Dimensionierung des Fahrzeugeinsatzes auf die nur bei wenigen Fahrten vorhandene sehr hohe Nachfrage in der Spitzenstunde maßgeblich.

Eine Auflistung des Parameters „Reisendenkilometer je Fahrplankilometer“ findet sich in der Anlage. Die Angaben sind so zu lesen, dass je Zugkilometer der betreffenden Linie auf dem betreffenden Streckenabschnitt durchschnittlich die dargestellte Personenzahl angetroffen wird.

4. Gibt es Planungen zur Abbestellung von Strecken und Einzelleistungen auf weiter bestehenden Strecken? Wenn ja, welche und wann?

Die Verkehrspolitik des Landes ist - soweit der öffentliche Personennahverkehr angesprochen ist - im ÖPNV-Plan des Landes niedergelegt. Hier werden alle Relationen im ÖPNV-Landesnetz (Bahn und Bus) in Sachsen-Anhalt behandelt. Dies erfolgte auf der Grundlage einer Abschätzung zur verkehrlichen Relevanz, Fahrgastnachfrage und Erschließungsfunktion. Hierbei wurden auch Szenarien für die gegebenenfalls finanziell notwendige und verkehrlich gebotene Abbestellung von Streckenbedienungen erfasst. Diese Strecken sind als Prüfbedarfe konkret benannt. Das Ganze geschieht vor dem Hintergrund, auch in Zeiten zurückgehender Mittel ein größtmögliches Maß an verkehrlicher Erschließung auf jeden Fall sicherzustellen. Bei den Strecken handelt es sich um Folgende:

- Merseburg - Schafstädt
- Klostermansfeld - Wippra
- Bernburg - Calbe (Saale) Ost
- Stendal - Rathenow (für Erhalt ausgesprochen)

Sollte es entgegen der Erwartung der Landesregierung entsprechend der Antwort auf Frage 2 nicht zu einer Verstärkung der Finanzierungsausstattung kommen, kann es über die im ÖPNV-Plan benannten Fälle hinaus zu Abbestellungen ganzer SPNV-Linien und zur Ausdünnung bestehender Angebote kommen.

5. Gibt es Pläne zur weiteren Auflassung von Haltepunkten? Wenn ja, welche und wann?

Im Rahmen des vorgeschilderten ÖPNV-Plans sind die Haltepunkte mit Prüfbedarf hinsichtlich einer Auflassung - aber auch Verlegung oder Neuanlage - dargestellt. Für einige dieser Haltepunkte ist der Prüfbedarf abgearbeitet mit entsprechendem Entscheidungsvorschlag (Auflassung oder Fortführung/Ertüchtigung). Andere Prüfungen laufen noch. Eine Prüfung erfolgt, wenn die Zahl der Ein- und Aussteiger eine fachlich bestimmte Grenze unterschreitet und/oder weiterer Handlungsbedarf besteht. Generell werden Haltepunkte trotz der aufgrund des Stationspreissystems erheblichen finanziellen Belastung für das

Land bei schwach verkehrlich nachgefragten Haltepunkten nicht per se abbestellt. Etwas anderes gilt zum einen, wenn z. B. aufgrund von notwendigen Investitionen an der Strecke hierdurch auch Investitionen in Haltepunkte erforderlich würden. In diesem Fall würde die Schließung des Haltepunktes nur dann erfolgen, wenn die verkehrliche Nachfrage ohne weitere Nachfragepotenziale und damit die Abbestellung der Zughalte an der Station (Auflassung) im Ergebnis negativ, d. h. für eine Schließung der Zugangsstelle, zu beurteilen wäre. Zum anderen würden Auflassungen auch dann erfolgen, wenn dadurch erhebliche Effekte der Reisezeitverkürzung für durchfahrende Reisende oder gar die Einsparung von Fahrzeugumläufen realisiert werden könnten.

Im Falle einer Prüfung mit negativem Ergebnis soll nach Möglichkeit in einer Karenzphase der betroffenen Kommune die Möglichkeit gegeben werden, mit eigenen Maßnahmen für eine Erhöhung der Nachfrage zu sorgen. Diese Karenzphase kann dann nicht gewährt werden, wenn aufgrund hoher notwendiger Investitionen die Entscheidung sofort getroffen werden muss.

Sofern über den ÖPNV-Plan hinaus aufgrund der erheblichen Kürzung finanzieller Mittel weitere Abbestellungen bzw. Leistungsausdünnungen notwendig sind, kann dies auch dazu führen, dass der Bestand von Zugangsstellen mit einer höheren Nachfrage hinterfragt werden muss, auch wenn die Strecke als solche noch bedient wird.

Prüfungen/Zugangsstelle	Kursbuchstrecke	Landkreis	Anmerkungen
Erfolgte Auflassungen			
Thießen	207	WB	
Jütrichau	254	ABI	
Groß Quenstedt	315	HZ	
Hordorf	315	HZ	
Krottorf	315	HZ	
Bornitz	550	BLK	
Haynsburg	550	BLK	
Reuden	550	BLK	
Beschlossene Auflassungen			
Klebitz	250	WB	Auflassung spätestens im Dezember 2014
Meßdorf	305	SDL	Auflassung nach Streckenausbau
Blumenberg	315	BÖ	Auflassung nach Streckenausbau
Erhalt auf Probe (Karenzfrist)			
Hämerten	204	SDL	Karenzfrist ist ausgelaufen, Entscheidung steht noch aus
Frenz	334	ABI	Karenzfrist ist ausgelaufen, Entscheidung steht noch aus
Neundorf (Anhalt)	335	ABI	Karenzfrist ist ausgelaufen, Entscheidung steht noch aus

Positiv geprüft – Erhalt			
Mühlanger	216	WB	kein Prüfbedarf laut ÖPNV-Plan
Pretzier	305	SAW	kein Prüfbedarf laut ÖPNV-Plan
Leuna Werke Süd	580, 581	SK	kein Prüfbedarf laut ÖPNV-Plan
Leuna Werke Nord	581	SK	kein Prüfbedarf laut ÖPNV-Plan
Bedingt positiv geprüft - Erhalt mit Bedingungen			
Bindfelde	269	SDL	Erhalt, solange keine erheblichen Investitionen notwendig sind
Ochtmersleben	310	BÖ	Erhalt, solange keine erheblichen Investitionen oder Reisezeitverkürzungen notwendig sind
Börnecke	328	HZ	Erhalt, solange keine erheblichen Investitionen oder Reisezeitverkürzungen notwendig sind
Bebitz	330	SLK	Prüfung des Buskonzepts erforderlich
Trebitz (bei Könnern)	330	SLK	Prüfung des Buskonzepts erforderlich
Erfolgte Verlegungen			
Förderstedt	335	SLK	
Freyburg (Unstrut)	585	BLK	
Karsdorf	585	BLK	
Vitzenburg (neu Reinsdorf)	585	BLK	
Verlegung - positives Prüfergebnis			
Coswig (Anhalt)	216	WB	Umsetzung vorgesehen
Lu. Wittenberg Piesteritz ¹	216	WB	Umsetzung ab 2014
Lu. Wittenberg West ²	216	WB	Umsetzung ab 2014
Bernburg-Friedenshall	330,334	SLK	neuer Standort: Bernburg Roschwitz
Erfolgte Neuanlagen			
Roßbach	585	BLK	
Neuanlage - negatives Prüfergebnis			
Lu. Wittenberg Apollensdorf	216	WB	
Neuanlage - positives Prüfergebnis			
Stendal FH	305	SDL	positiv geprüft, Umsetzung vorgesehen
Osterweddingen Ost	315	BÖ	Wird nach verändertem Zielangebotskonzept nicht weiterverfolgt
Sennewitz	330	SK	positiv geprüft, Umsetzung vorgesehen
Köthen Rüsternbreite	334	ABI	positiv geprüft, nach Einschätzung der Kommune keine Weiterverfolgung
Calbe (Saale) Stadt	340	SLK	positiv geprüft, Umsetzung in Abhängigkeit Erhalt der SPNV-Bedienung

¹ Lu. Wittenberg Piesteritz und West werden an einen Standort zusammengelegt.

Weitere Prüfbedarfe			
Linda (Elster)	205	WB	Prüfung Auflassung
Bülzig	250	WB	Prüfung Auflassung
Zörnigall	250	WB	Prüfung Auflassung
Menz	254	JL	Prüfung Neuanlage
Wahlitz	254	JL	positives Prüfergebnis für Erhalt
Lübs (b Magdeburg)	254	JL	positives Prüfergebnis für Erhalt
Prödel	254	JL	positives Prüfergebnis für Erhalt
Güterglück	254	ABI	positives Prüfergebnis für Erhalt oder Verlegung
Steinfeld	305	SDL	Prüfung Auflassung
Drübeck	330	HZ	Prüfung Neuanlage, Anregung durch LK
Osternienburg	334	ABI	Prüfung Auflassung
Arendsdorf (b Köthen)	340	ABI	Prüfung Auflassung
Deuben (b Zeitz)	551	BLK	Prüfung Auflassung
Luckenau	551	BLK	Prüfung Auflassung
Prittitz	551	BLK	Prüfung Auflassung
Theißen	551	BLK	Prüfung Auflassung
Teuchern	551	BLK	Prüfung Neuanlage oder Verlegung, kein Prüfbedarf gemäß ÖPNV-Plan
Krumpa	586	BLK	Prüfung Verlegung
Riestedt	590	MSH	Prüfung Auflassung
Roßla	590	MSH	Prüfung Verlegung, kein Prüfbedarf gemäß ÖPNV-Plan
Bennungen	590	MSH	Prüfung Auflassung
Seena	594	BLK	Prüfung Neuanlage

6. Wie steht es um die zum Ende des Jahres 2013 auslaufende KiN-Offensive?

Im Dezember 2013 gehen die Netze MDSB I sowie ENORM in Betrieb (Vertragsbeginn). DB Regio AG ist in beiden Netzen vertraglich verpflichtet, jeden Zug mit einem Kundenbetreuer zu besetzen. Zusätzlich zum Kundenbetreuer sind 5 % der Leistungen mit jeweils zwei so genannten Prüfpersonalen zu besetzen.

Das Ende der vereinbarten KiN-Offensive wurde von DB Regio AG seinerzeit bewusst auf den Dezember 2013 verhandelt. Mit der Herauslösung der beiden Netze sollen die ausgebildeten Personale der KiN-Offensive zum größten Teil in die beiden Netze ENORM und MDSB I übergehen. Nach Aussagen von DB Regio AG könne die Neuverteilung in den Netzen zu Standortveränderungen für einzelne Mitarbeiter führen, es würden jedoch mit hoher Wahrscheinlichkeit keine Kundenbetreuer entlassen werden.

Auf den verbleibenden Strecken des großen Verkehrsvertrages sowie in den Verkehrsverträgen „Altmark-Börde-Anhalt“ sowie „Sachsen-Anhalt - Süd“ würde die DB Regio AG die jeweils vertraglich vereinbarten Besetzungsquoten von 28 % bzw. 20 % realisieren.

Das Land Sachsen-Anhalt möchte dieser Reduzierung der Kundenbetreuung aus den so genannten „Altverträgen“ aus den benannten Sicherheitsaspekten sowie auch mit Blick auf die Verschlechterung der Servicequalität entgegen wirken und hat daher bei DB Regio AG über eine Fortsetzung der KiN-Offensive unter den bisherigen Finanzierungsbedingungen für die verbleibenden Strecken angefragt.

Die DB Regio AG argumentiert, dass sich eine weitere Fortsetzung aufgrund der vorhandenen Rahmenbedingungen wirtschaftlich nicht darstellen ließe.

Durch die fast vollständige Umverteilung der vorhandenen Personale der KiN-Offensive auf die neuen Netze würde eine Fortsetzung der KiN-Offensive die Neueinstellung von weiteren Kundenbetreuern durch die DB Regio AG bedingen. Aufgrund der aktuellen Arbeitsmarktlage wäre eine Neueinstellung i. d. R. auch mit einer notwendigen Qualifizierung der eingestellten Personale verbunden.

Ab Dezember 2015 wäre infolge des Wegfalls der Leistungen des STS-Netzes sowie des voraussichtlichen Wegfalls der Leistungen des MDSB II-Netzes eine Weiterbeschäftigung der neu einzustellenden Personale nicht mehr wirtschaftlich möglich. Es würden sich für DB Regio AG zwangsläufig weitere Folgekosten und arbeitsrechtliche Probleme ergeben. Darüber hinaus wäre auch für das neu einzustellende Personal ein Arbeitsplatz für nur 2 Jahre wenig motivierend.

Das Land Sachsen-Anhalt ist dennoch im Gespräch mit DB Regio AG zu einer Fortsetzung und versucht, Lösungen unter Berücksichtigung der auch für das Land nachvollziehbaren Argumente zu finden.

Angebotsauslastung der SPNV-Strecken im Land Sachsen-Anhalt

Angaben in Reisendenkilometer je Fahrplankilometer [Rkm / FplKkm]

(Stand: 2012)

SPNV - Relation	KBS	Produkt	Montag bis Freitag	Samstag, Sonntag
Stendal - Salzwedel	305	RE/RB	31	57
Salzwedel - Landesgrenze (- Uelzen)	305	RE/RB	50	98
Stendal - Landesgrenze (- Wittenberge)	305	RE/RB	28	37
Magdeburg - Zielitz Ort	305	RE/RB	52	51
Zielitz Ort - Tangerhütte - Stendal	305	RE/RB	44	43
Magdeburg - Zielitz Ort	309	S	14	3
Magdeburg - Schönebeck	309	S/RB	27	19
Stendal - Landesgrenze (- Rathenow)	204	RB	23	56
Stendal - Tangermünde	269	RB	12	8
Stendal - Oebisfelde	300	RB	24	45
Oebisfelde - Landesgrenze	300	RB	41	54
Oebisfelde - Landesgrenze	308	RB	29	21
Magdeburg - Haldensleben	308	RB	33	22
Haldensleben - Oebisfelde	308	RB	25	21
Magdeburg - Burg	260	RB	23	11
Magdeburg - Burg	260	RE	79	100
Burg - Genthin - Landesgrenze	260	RE	75	99
Magdeburg - Eilsleben - Landesgrenze	310	RB	29	54
Magdeburg - Köthen	340	RE	47	51
Köthen - Halle (Saale)	340	RE	48	53
Magdeburg - Güsten	335	RB	28	20
Güsten - Aschersleben	335	RB	16	10
Magdeburg - Güsten	335	RE	59	80
Güsten - Sangerhausen	335	RE	34	72
Dessau - Köthen	334	RB	21	14
Köthen - Bernburg	334	RB	19	13
Bernburg - Güsten	334	RB	15	9
Güsten - Aschersleben	334	RB	13	8
Calbe (Saale) Ost - Bernburg	340.1	RB	8	7
Magdeburg - Halberstadt	315	RE/RB	33	35
Halberstadt - Thale	315	RE/RB	22	21
Hallberstadt - Blankenburg	328	RB	9	10
Landesgrenze - Ilseburg - Wernigerode	330	RE	44	68
Wernigerode - Halberstadt	330	RE	47	73
Halberstadt - Aschersleben*	330	RE	28	43
Aschersleben - Könnern	330	RE	35	49
Könnern - Halle (Saale)	330	RE	39	52
Landesgrenze - Ilseburg - Wernigerode	330	RB	12	16
Wernigerode - Halberstadt	330	RB	19	22
Halberstadt - Aschersleben*	330	RB	9	8
Aschersleben - Könnern	330	RB	16	16
Könnern - Halle (Saale)	330	RB	23	17
Bernburg - Könnern	330.1	RB	9	10
Klostermansfeld - Wippra	337	RB	5	5
Magdeburg - Dessau	254	RE/RB	39	38
Landesgrenze - Jeber-Bergfrieden - Dessau	207	RE	21	29
Dessau - Bitterfeld	250/251	RE/RB	52	38
Lutherst. Wittenberg - Bitterfeld	250/251	RB	32	44

Angebotsauslastung der SPNV-Strecken im Land Sachsen-Anhalt

Angaben in Reisendenkilometer je Fahrplankilometer [Rkm / FplKkm]

(Stand: 2012)

SPNV - Relation	KBS	Produkt	Montag bis Freitag	Samstag, Sonntag
Bitterfeld - Halle	250/251	RB	47	34
Bitterfeld - Landesgrenze (- Delitzsch)	250/251	RE/RB	47	50
Dessau - Lutherst. Wittenberg	216	RE/RB	25	20
Lutherst. Wittenberg - Annaburg	216	RB	15	14
Annaburg - Landesgrenze (- Falkenberg)	216	RB	5	7
Lutherst. Wittenberg - Zahna - Landesgrenze	205	RE	30	65
Landesgrenze - Holzdorf - Landesgrenze	205	RE	26	43
Halle (Saale) Hbf - Landesgrenze (- Delitzsch)	219	RB	14	13
Halle (Saale) Hbf - Landesgrenze (- Schkeuditz)	505.10	S	68	42
Halle-Trotha - Halle (Saale) Hbf - Halle-Nietleben(S-Bahn)	591.7	S	23	15
Halle (Saale) Hbf - Lutherst. Eisleben	590	RE/RB	27	32
Lutherst. Eisleben - Sangerhausen	590	RE/RB	25	33
Sangerhausen - Landesgrenze (- Nordhausen)	590	RE/RB	24	47
Sangerhausen - Landesgrenze (- Erfurt)	595	RB	6	5
Sangerhausen - Landesgrenze (- Erfurt)	595	RE	28	43
Halle (Saale) - Naumburg	581	RB	53	70
Naumburg - Landesgrenze (- Erfurt)	580	RB	37	60
Naumburg - Landesgrenze (- Jena)	560	RB	22	30
Merseburg - Schafstädt	588	RB	4	3
Merseburg - Mücheln	586	RB	11	8
Mücheln - Querfurt	586	RB	5	5
Weißenfels - Landesgrenze (- Leipzig)	582	RB	28	40
Weißenfels - Zeitz	551	RB	8	9
Naumburg - Nebra - Wangen	585	RB	7	8
(Gera -) Landesgrenze - Zeitz - Landesgrenze (- Leipzig)	550	RB	33	41

*im 2. Halbjahr 2012 Streckenvollsperrung im Bereich Nachterstedt