



Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung

Abgeordneter Christoph Erdmenger (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Bahnstrecke Biederitz-Loburg

Kleine Anfrage - KA 6/7198

Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr

- 1. Welche Investitionen wurden in die Strecke seit 1990 getätigt (Unterhalt, Sanierung, Ausbau)? Bitte die Maßnahmen möglichst einzeln mit Kosten und Ziel der Maßnahmen aufführen und - wo zweckmäßig - nach Jahrescheiben zusammenfassen. Zusätzlich wird gebeten, die Abschnitte oder Standorte der jeweiligen Maßnahmen anzugeben (Angabe der Streckenkilometer).**

Konkrete Angaben zur Eisenbahninfrastruktur kann nur das dafür zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen liefern. Die hier verantwortliche DB Netz AG, der die Frage zur Beantwortung weitergeleitet wurde, hat sich dazu folgendermaßen geäußert:

„Bis Ende 2007 wurden erhebliche Investitionsmittel für den Umbau der Infrastruktur aufgewendet. Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag in der Erneuerung der Gleisanlagen (Schienen, Schwellen, Schotter). Weiterhin wurden veraltete Bahnübergangssicherungsanlagen (Schranken mit Blinklicht) durch neue Bahnübergangssicherungssysteme ersetzt. Insgesamt wurden in den letzten zehn Jahren ca. 7,2 Millionen € in die Realisierung von Infrastrukturmaßnahmen investiert. Diese Maßnahmen dienten zur Erhaltung des Streckenzustandes. Weiterhin wurden/werden durch die DB Netz AG jährlich zwischen 105 T€ und 125 T€ für die Instandhaltung der Anlagen aufgewendet.“

Der Landesregierung ist bekannt, dass weiterhin Anfang der 2000er-Jahre durch die DB Station & Service AG die Zugangsstellen für etwa 1 Million € erneuert wurden.

- 2. Wie stellt sich der Streckenzustand der Bahnstrecke dar und wie hat er sich seit 1990 entwickelt? Bitte die zugelassene Höchstgeschwindigkeit für einzelne Streckenabschnitte sowie die tatsächliche Fahrzeit von Magdeburg nach Loburg darlegen und dabei differenzieren für die Zeit vor den unter Punkt 1 genannten Sanierungs- oder Ausbaumaßnahmen einzelner Abschnitte, nach der Sanierung und nach der Heruntersetzung von Fahrgeschwindigkeiten in den Jahren 2008 und folgende.**

Detaillierte Angaben zur Eisenbahninfrastruktur kann nur das dafür zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen machen. Die hier verantwortliche DB Netz AG, der die Frage zur Beantwortung weitergeleitet wurde, hat sich wie folgt dazu eingelassen:

„Seit 2008/2009 gehört die Strecke zum Prüfbedarf im ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt. Das heißt, dass bis zum Abschluss der Überprüfung eine weitere langfristige Bestellung der Schienenpersonennahverkehrsleistungen durch das Land/die NASA nicht gegeben war und dadurch bei der DB Netz AG ein erhebliches Investitionsrisiko bestand (siehe Naumburg/Ost - Teuchern). Da die Prüfung auch bis Mitte 2010 noch nicht abgeschlossen und damit die Perspektive der Strecke hinsichtlich einer weiteren Bestellung der SPNV-Leistungen weiterhin fraglich war, musste seitens der DB Netz AG die Geschwindigkeit auf der Strecke in den Bereichen:

- km 4,0 bis 7,2
- km 8,5 bis 14,8
- km 16,7 bis 19,0 und
- km 21,7 bis 27,3

von 50 km/h auf 30 km/h reduziert werden.

Die Fahrzeit für die Fahrtrichtung Magdeburg - Loburg beträgt 01:02 und für die Gegenrichtung 01:01.“

Die Landesregierung ist der Auffassung, dass sich die DB Netz AG hier zu Unrecht auf angeblich notwendige Bestellgarantien des Landes beruft: Sie ist als Betreiberin der Infrastruktur rechtlich verpflichtet, die Anlagen auf eigene Kosten laufend und kontinuierlich in einem ordnungsgemäßen Zustand zu erhalten. Der Gesetzgeber setzt voraus, dass bei defizitären Strecken hierfür Überschüsse aus dem Betrieb anderer Strecken eingesetzt werden. Wie das deutlich positive Jahresergebnis der DB Netz AG zeigt, sind derartige Mittel auch vorhanden.

- 3. Unterschreitet die im Personenverkehr auf den einzelnen Streckenabschnitten gefahrene Geschwindigkeit die aktuelle zulässige Höchstgeschwindigkeit?**

Angaben im Einzelnen zur Eisenbahninfrastruktur kann nur das dafür zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen machen. Die hier verantwortliche DB Netz AG, der die Frage zur Beantwortung weitergeleitet wurde, hat dazu Folgendes erklärt:

„Die derzeit gefahrene Geschwindigkeit unterschreitet nicht die aktuell zulässige Höchstgeschwindigkeit.“

Hinweis der Landesregierung: Die derzeit gefahrene Geschwindigkeit unterschreitet deshalb nicht die aktuell zulässige Höchstgeschwindigkeit, weil die bestehenden Langsamfahrstellen in das Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeit übernommen worden war. In Bezug auf die gewidmete Geschwindigkeit von 50 km/h besteht hingegen eine Unterschreitung.

- 4. Welche vertraglichen Bindungen hat die Landesregierung mit dem gegenwärtigen Betreiber der SPNV-Verbindung? Bitte Vertragsbeginn, Vertragsende, mögliche vorvertragliche Kündigungsmöglichkeiten und vereinbarten Leistungsumfang angeben.**

Die SPNV-Leistungen der Relation Magdeburg - Loburg sind Teil des Altmark-Börde-Anhalt-Netzes, welches die DB Regio AG mit ihrer Marke Elbe-Saale-Bahn nach europaweiter Ausschreibung im Wettbewerb gewonnen hat. Der Vertrag für das Gesamtnetz läuft vom Dezember 2006 bis zum Dezember 2018. Der vertraglich vereinbarte Leistungsumfang belief sich zu Vertragsbeginn auf ca. 3,4 Mill. Zugkm. Für eine Veränderung des Leistungsvolumens bestehen mehrere vertragliche Möglichkeiten.

- 5. Wer ist für den Kundenservice an der Strecke zuständig? Bitte differenzieren nach Fahrkartenverkauf (unterschiedliche Vertriebswege berücksichtigen), Bewerbung des Fahrtenangebots, aktuelle Information der Fahrgäste zu planmäßigen und vorübergehenden Fahrplanänderungen und Bahnsteiginformationen differenzieren.**

Der Vertrag mit der DB Regio AG umfasst alle Aspekte des Kundenservice. Die DB Regio AG bedient sich dabei z. T. anderer Unternehmensbereiche der Deutschen Bahn AG, wie z. B. der DB Vertrieb GmbH oder DB Station & Service AG.

- 6. Wie hat sich das tägliche Fahrgastaufkommen auf dieser Strecke in den Jahren seit 1990 entwickelt? Wie stellt sich dieses im Vergleich zu anderen SPNV-Strecken in Sachsen-Anhalt dar? Welche Ursachen werden für evtl. Abweichungen der Entwicklung im Vergleich zu anderen Strecken gesehen?**

Dem Land Sachsen-Anhalt liegen belastbare Angaben erst ab dem Jahr 1996 vor. Bezogen auf den für die Betrachtung relevanten Abschnitt Biederitz - Loburg wurden in den vergangenen 15 Jahren bezogen auf einen mittleren Werktag etwa 150 bis 250 Reisendenkilometer je Kilometer Betriebslänge¹ festgestellt. Die Entwicklung ist im Vergleich zu anderen SPNV-Strecken nicht ungewöhnlich und passt bezüglich ihrer absoluten Höhe auch zur Nachfrage auf anderen, zum Teil bereits abgestellten Nebenbahnen des Landes. Orientiert wird seitens des Landes auf mindestens 500 Reisendenkilometer je Kilometer Betriebslänge.

¹ Auf den gesamten Streckenabschnitt bezogene gewichtete Nachfrage. Diese Angabe berücksichtigt den Umstand, dass auf einer Stichstrecke am Beginn der Strecke mehr und am Ende der Strecke weniger Reisende die Züge nutzen.

7. Gibt es auf dieser Strecke Hemmnisse bei der Integration von Schülerverkehren in den SPNV? Falls ja, welche und in welchen Relationen?

Nein, es gibt auf dieser Strecke keine Hemmnisse bei der Integration von Schülerverkehren in den SPNV. Die wesentlichen mit der Bahn fahrplantechnisch und kapazitiv abwickelbaren Schülerverkehre (insbesondere zu Gymnasien und Berufsschulen im Stadtgebiet Magdeburg) werden auf der Bahn durchgeführt; landkreisinterne Schülerverkehre liegen im Wesentlichen nicht im Streckenverlauf der Schiene.

8. Gibt es auf dieser Strecke Hemmnisse bei der Abstimmung des straßengebundenen ÖPNV mit dem SPNV? Falls ja, welche mit welchen Buslinien und welchen Busunternehmen und welchen Gebietskörperschaften?

Nein, es gibt keine Hemmnisse bei der Abstimmung des straßengebundenen ÖPNV (ÖSPV) mit dem SPNV mehr. Parallele Busangebote bestehen nicht. Zwischenzeitlich bestehende Aufgaben aus dem ÖPNV-Plan wie die bessere Abstimmung von Bahn und Bus in Möckern konnten durch angemessene Anpassungen des Fahrplanangebotes des ÖSPV an den SPNV durch den Landkreis Jerichower Land als Aufgabenträger und die Nahverkehrsgesellschaft Jerichower Land mbH als zuständiges ÖSPV-Verkehrsunternehmen gelöst werden.

9. Auf welche Weise kann der Ort Loburg als Ort mit einer Stätte an der Straße der Romanik aufgrund seiner touristischen Bedeutung für das Land Sachsen-Anhalt besser in touristische Initiativen des Landes, des Landkreises und der Stadt Möckern, in die die früher selbstständige Stadt Loburg eingemeindet wurde, eingebettet werden?

Es ist anzumerken, dass die touristischen Initiativen des Landkreises Jerichower Land und der Stadt Möckern als freiwillige Aufgaben des eigenen Wirkungsbereiches im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung im Sinne des Artikels 87 Abs. 1 und 2 der Landesverfassung in deren Zuständigkeit fallen.

Aus Sicht des Landes stellt sich die Situation wie folgt dar:

Die Stadt Möckern ist mit den Ortsteilen Loburg und Wendgräben in die Markensäulen „Straße der Romanik“ und „Gartenträume - Historische Parks in Sachsen-Anhalt“ eingebunden. Beide Orte werden von entsprechenden Koordinationsstellen betreut. Die Baudenkmale an der „Straße der Romanik“ werden durch den Tourismusverband Sachsen-Anhalt im Auftrag des Landes unterstützt. Die Gärten und Parks der „Gartenträume.“ unterstützt der Verein „Gartenträume - Historische Parks in Sachsen-Anhalt e. V.“ Im Rahmen des Tourismusmarketings des Landes werden die Markensäulen des Landes beworben.

Die Träger der Besuchsziele müssen allerdings regelmäßig selbständig für ein touristisches Programm sorgen. Hierzu gehört zumindest die Möglichkeit der Besichtigung, ggf. Besucherführungen oder die Verfügbarkeit von entsprechendem Informationsmaterial.

Der Landkreis Jerichower Land und die Stadt Möckern gehören zur Reiseregion Magdeburg, Elbe-Börde-Heide und zum entsprechenden Tourismusverband. Leider engagieren sich weder der Landkreis noch die Stadt Möckern in den touristischen Strukturen der Region, so dass eine Vermarktung der Besuchsziele in Möckern durch den Tourismusverband und durch das Land nur sehr eingeschränkt möglich ist.

Auch aus diesem Grunde ist das Fahrgastaufkommen - wie bei der Antwort zu Frage 6 erwähnt - im Hinblick auf den Jedermann-Verkehr relativ niedrig.

- 10. Welcher Kostenaufwand wäre nach dem Kenntnisstand der Landesregierung notwendig, um die Bahnstrecke durchgängig auf eine zulässige Geschwindigkeit von 80 km/h auszubauen? Bitte die Kosten nach Streckenabschnitten gliedern. Welcher Kostenaufwand wäre ggf. für die Errichtung eines Begegnungsabschnittes notwendig, um auf der Strecke einen 1 Stunden-Takt im Personenverkehr fahren zu können?**

Konkrete Angaben zur Eisenbahninfrastruktur kann nur das dafür zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen liefern. Die hier verantwortliche DB Netz AG, der die Frage zur Beantwortung weitergeleitet wurde, hat hierzu Folgendes ausgeführt:

„Die Schätzkosten für den Ausbau der Strecke für eine Geschwindigkeit von 80 km/h betragen voraussichtlich in Summe ca. 14,7 Millionen € für die Gewerke Oberbau, Ingenieurbau, Leit- und Sicherungstechnik und Telekommunikationstechnik.“