



Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung

Abgeordneter Dietmar Weihrich (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Leistungsdefizite von RB- und RE-Verbindungen zwischen Magdeburg-Dessau-Bitterfeld-Delitzsch-Leipzig sowie Wittenberg-Halle

Kleine Anfrage - KA 6/8556

Vorbemerkung des Fragestellenden:

An mich als Landtagsabgeordneten sind in jüngster Zeit vermehrt Bürgerinnen und Bürger herantreten, welche die Personenbeförderungskapazität von Regionalbahnen bzw. Regionalexpresszügen zwischen den Städten Magdeburg-Dessau-Bitterfeld-Delitzsch-Leipzig sowie Wittenberg-Halle als völlig unzureichend kritisieren, da sich auf diesen Relationen nur zwei Doppelstockwagen im Linieneinsatz befinden. So soll es vorgekommen sein, dass einige Bahnreisende sogar in den Randzeiten (gegen 21 Uhr) im Zug keinen Sitzplatz mehr bekamen. Weiterhin äußern die Bürgerinnen und Bürger ihr Missfallen über häufige Verspätungen und Zugausfälle.

Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr

- 1. Welche RB- und RE-Verbindungen werden aktuell laut geltendem Fahrplan zwischen den Städten Dessau-Roßlau, Halle, Leipzig, Magdeburg und Wittenberg angeboten? Sind diese Züge strom- oder dieselbetrieben?**

Laut aktuell geltenden Fahrplan werden zwischen den Städten Dessau-Roßlau, Halle, Leipzig, Magdeburg und Wittenberg die in der folgenden Tabelle dargestellten RB- und RE-Verbindungen angeboten:

Hinweis: Die Drucksache steht vollständig digital im Internet/Intranet zur Verfügung. Bei Bedarf kann Einsichtnahme in der Bibliothek des Landtages von Sachsen-Anhalt erfolgen oder die gedruckte Form abgefordert werden.

(Ausgegeben am 01.12.2014)

Linie	Linienweg in Sachsen-Anhalt	Fahrplanangebot Mo-Fr	Fahrplanangebot Sa-So
RE 13	Magdeburg - Dessau Hbf - Bitterfeld - Leipzig	2-stündlich	2-stündlich
RE 15	Magdeburg - Dessau Hbf - Lu. Wittenberg	einzelne Fahrten	-
RE 20	(Uelzen -) Magdeburg - Halle	stündlich	stündlich
RB 42	Magdeburg - Dessau Hbf	2-stündlich	2-stündlich
RB 51	Dessau Hbf - Lu. Wittenberg - Falkenberg	stündlich (Dessau Hbf - Lu. Wittenberg) etwa zweistündlich (Lu. Wittenberg - Falkenberg)	stündlich (Dessau Hbf - Lu. Wittenberg) etwa zweistündlich (Lu. Wittenberg - Falkenberg)
RB 54	Dessau - Bitterfeld - Leipzig	2-stündlich	2-stündlich
RB 57	Lu. Wittenberg - Bitterfeld - Leipzig	2-stündlich	2-stündlich
RB 80	Lu. Wittenberg - Bitterfeld - Halle	2-stündlich	2-stündlich
RB 80 V	Bitterfeld - Halle	einzelne Fahrten, Verdichtung des stündlichen Grundangebotes zu halbstündlichen Angeboten	-
RB 86	Dessau Hbf - Bitterfeld - Halle	2-stündlich	2-stündlich
S 2	Bitterfeld - Leipzig	stündlich	--

Auf allen Streckenabschnitten überlagern sich mehrere RE-/RB-Linien, so dass im Ergebnis auf allen o. g. Abschnitten mit Ausnahme der Strecke Lutherstadt Wittenberg - Falkenberg mindestens stündliche Reiseverbindungen an allen Tagen angeboten werden. Zwischen den Linien RB 54/57/80/86 Dessau Hbf/Wittenberg - Halle/Leipzig muss je nach Fahrtziel ggf. in Bitterfeld umgestiegen werden. Es besteht jeweils ein bahnsteiggleicher Anschluss. Direkt- und Umsteigeverbindung sind identisch hinsichtlich der Reisezeit.

Darüber hinaus werden auf den Streckenabschnitten

- Bitterfeld - Halle montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit halbstündliche,
- Bitterfeld - Leipzig montags bis freitags halbstündliche und
- Dessau Hbf - Bitterfeld (- Leipzig) täglich drei Leistungen in zwei Stunden

angeboten.

Alle Züge fahren mit elektrischer Traktion.

- Für wie viele Sitzplätze sind die Züge auf diesen Strecken ausgelegt und mit wie vielen Wagen wird dies gewährleistet? Handelt es sich dabei ausschließlich um Doppelstockwagen?**

Die Auslegung der Züge mit Sitzplätzen sowie die Behängung mit Wagen werden wie folgt gewährleistet:

Auf der Linie S2 werden planmäßig sowohl drei- als auch vierteilige Elektrotriebwagen vom Typ E-Talent 2 eingesetzt. Diese weisen je Fahrzeug eine Sitzplatzkapazität von 150 Sitzplätzen (3-teiliges Fahrzeug) bzw. 200 Sitzplätzen (4-teiliges Fahrzeug) auf.

Auf allen anderen o. g. Linien werden planmäßig mit Elektrolokomotiven bespannte Zuggarnituren mit 3 Doppelstockwagen (bestehend aus 2 Mittelwagen und einem Steuerwagen) eingesetzt. Diese weisen je nach Bauart eine Sitzplatzkapazität von ca. 270 bis 300 Sitzplätzen je Zuggarnitur auf.

Weiter zu Frage 2:

Welche Auslastungsquote bezüglich der Personenbeförderung wird auf den unter 1. genannten Strecken erzielt? Bitte die durchschnittliche über den Tag verteilte Auslastungsquote angeben.

Für die zur Beantwortung dieser Frage aussagekräftigsten Kenngröße Reisendenkilometer je Sitzplatzkilometer (Rkm/Plkm) liegen keine Auswertungen vor. Jedoch liegen Auswertungen zur Kenngröße Reisendenkilometer je Zugkilometer (Rkm/Zugkm) vor.

Kenngröße Reisendenkilometer je Zugkm (Stand 2013)

KBS	Linien	Streckenabschnitt	Mo-Fr Rkm / Zugkm	Sa, So Rkm / Zugkm
216	RE15 / RB51	Dessau Hbf - Wittenberg	24	18
250	RE13 / RB54 / RB86	Dessau Hbf - Bitterfeld	52	45
250	RB 57 / RB80	Wittenberg - Bitterfeld	29	39
250	RE13 / RB54 / RB 57 / S2	Bitterfeld – Landesgrenze (Ri. Leipzig)	48	56
250	RB80 / RB86	Bitterfeld - Halle*	46	37
254	RE13 / RE15 / RB42	Magdeburg - Dessau Hbf	37	38
340	RE20	Magdeburg - Halle	49	54

* 1. Halbjahr 2013 konnte aufgrund der Streckensperrung Halle - Bitterfeld nicht berücksichtigt werden. Es wird ersatzweise auf die Werte des 1. Halbjahres 2012 zurückgegriffen

3. Wurde die Anzahl der verkehrenden Doppelstockwagen in den letzten 12 Monaten auf den unter 1. genannten Strecken reduziert? Wenn ja, was waren die Gründe dafür?

In den letzten 12 Monaten wurden keine planmäßigen Veränderungen in der Zugbildung auf den relevanten Linien vorgenommen. Aufgrund von Einschränkungen in der Fahrzeugverfügbarkeit der Altbau-Doppelstockfahrzeuge (Baujahre 1980 bis 1990) kam es im Zeitraum seit der 30. Kalenderwoche zu punktuellen Einschränkungen in der Zugbildung (2-Wagenzug anstatt 3-Wagenzug). Das aufgetretene Fahrzeugproblem wurde seitens des Landes mehrfach the-

matisiert und angemahnt. Das Alter der Fahrzeuge sowie aufgetretener Instandhaltungsstau aufgrund der Vielzahl der Fahrzeugprobleme an verschiedenen Baureihen wurden seitens DB Regio AG als Ursache benannt. Auch Fahrzeughilfen aus anderen Regionen Deutschlands konnten aufgrund der bundesweit angespannten Fahrzeugsituation bei der DB Regio AG nur begrenzt zugeführt werden. Dem Instandhaltungsstau versucht man durch Aufstockung des Werkstattpersonals entgegen zu wirken, wobei diese Maßnahme aufgrund der begrenzten Werkstattkapazitäten das Problem nur zum Teil lösen kann. Das Thema wird seitens des Landes mit hoher Priorität nachgehalten.

Die Linie RE 20 ist von den genannten Einschränkungen nicht betroffen.

4. **Über welche Zug- bzw. Wagenreserven verfügen die zuständigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (Leistungserbringer) auf den vorangehend genannten Strecken? An welchen Bahnhöfen sind diese Reserven stationiert? Auf welchem technischen Stand befinden sich diese Zug- bzw. Wagenreserven? Bitte Bau-/Sanierungsjahr der Züge bzw. Wagen sowie deren technischen Ausstattungsgrad (Klimatisierung etc.) aufführen.**

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind verpflichtet, eine Betriebs- und Instandhaltungsreserve vorzuhalten. Diese ist aber nicht vom Regelfahrzeugbestand separiert. Sie ist auch nicht an spezifischen Einsatzstellen/Bahnhöfen stationiert. Deshalb ist der Ausstattungsgrad der Zug- bzw. Wagenreserve identisch mit dem Ausstattungsgrad der im Umlauf befindlichen Züge bzw. Wagen. Die Reserve dient dazu, zu gewährleisten, dass die vertraglich geschuldeten Züge bzw. Wagen mit dem vertraglich geschuldeten Ausstattungsgrad jederzeit zum Einsatz kommen können. Kommen Züge bzw. Wagen zum Einsatz, die dem vertraglich geschuldeten Ausstattungsgrad nicht entsprechen, hat dies Minderungen des Bestellentgelts zur Folge.

5. **Nach welchen Kriterien wird der Einsatz dieser Zug- bzw. Wagenreserven geregelt? Werden Großereignisse in der Region, z. B. die Leipziger Buchmesse oder Sportveranstaltungen, regelmäßig in die Planungen mit einbezogen?**

Wagenzugreserven werden insbesondere als Ersatz für planmäßige und außerplanmäßige Instandhaltungsarbeiten vorgehalten. Darüber hinaus werden Großereignisse in der Planung berücksichtigt. Hierfür werden in Abhängigkeit von der zu erwartenden Nachfrage zusätzliche Züge (Sonderverkehre in Abstimmung mit dem Land) oder Verstärkungen (zusätzliche Wagen oder Mehrfachtraktionen) geplant und eingesetzt. Über die Reisendenzählung wird im Nachgang die Wirksamkeit der Maßnahme überprüft, um insbesondere bei jährlich wiederkehrenden Veranstaltungen die entsprechenden Schlüsse für das Folgejahr zu ziehen.

6. **Welche Mehrkosten entstehen den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Durchschnitt, wenn zwei Doppelstockwagen durch ein bzw. zwei weitere Doppelstockwagen ergänzt werden? Bitte die Kostenübersicht dementsprechend differenzieren in zwei, drei und vier Doppelstockwagen.**

Aus welchen Parametern setzen sich diese Mehrkosten zusammen? Mit einem wie viel Prozent höheren Energieverbrauch ist in diesem Zusammenhang zu rechnen?

Die EVU sind verpflichtet, die Kapazität im Rahmen der verfügbaren und vertraglich festgelegten Ressourcen ohne Kostenänderung anzupassen. Bei Nichteinhaltung der vertraglichen Verpflichtungen zur Zugbildung werden entsprechend den jeweiligen vertraglichen Regelungen Einbehalte vom Entgelt vorgenommen. Das Land hat daher keine Kenntnis von Mehrkosten und deren Parametern. Auch die Höhe der Steigerung des Energieverbrauchs ist nicht bekannt.

7. Wie hoch ist die Verspätungsquote im Regionalverkehr in Sachsen-Anhalt?

Wie hoch ist - auf den unter 1. genannten Bahnstrecken - die Verspätungsquote der Regionalzüge? Bitte mit Blick auf die letzten 12 Monate differenzieren.

Falls sich die Verspätungsquote auf diesen Bahnstrecken über dem Durchschnitt im Regionalverkehr Sachsen-Anhalts befindet, was sind die Gründe dafür?

Die Verspätungsquote im Regionalverkehr in Sachsen-Anhalt liegt im Zeitraum von November 2013 bis Oktober 2014 bei 5,48 %. Die Verspätungsquote für die unter 1 genannten Bahnstrecken bzw. Linien liegt im gleichen Zeitraum bei 5,62 % und kann linienscharf der Anlage 2 entnommen werden. Dazu sollten folgende Erläuterungen beachtet werden:

Für die Qualität der Leistungserbringung bezüglich der Pünktlichkeit wird im SPNV die sogenannte Ankunftspünktlichkeit ermittelt. Aus ihr lässt sich die angefragte Verspätungsquote herleiten. Laut den geschlossenen Verkehrsverträgen werden Züge mit einer Verspätung von bis zu 5 min gegenüber der veröffentlichten Fahrplanzeit als pünktlich bewertet. Als Zielwert ist in den Verträgen eine Ankunftspünktlichkeit von 95 % vereinbart.

Alle Züge werden i. d. R. an mehreren Messstellen des Zuglaufes in Ankunft und Abfahrt elektronisch erfasst. Die Ankunftsmessungen bilden die Grundlage der Pünktlichkeitsbewertung. Auf dieser Basis wurden auf den betrachteten Linien im Zeitraum vom November 2013 bis Oktober 2014 die in der Anlage dargestellten Pünktlichkeits- bzw. Verspätungsquoten (siehe Anlagen 1 und 2) festgestellt.

Die Pünktlichkeit der betrachteten Linien (Zielwert 95%) lag mit Ausnahme der Linien RE 13 Magdeburg - Dessau - Leipzig und RE 15 Magdeburg - Dessau - Lutherstadt Wittenberg im Zeitraum November 2013 bis Juni 2014 weitestgehend auf einem akzeptablen Niveau. Seit Juli 2014 war landesweit ein Einbruch bei der Pünktlichkeit zu verzeichnen. Auf fast allen betrachteten Linien konnte der vereinbarte Zielwert von 95 % bis Oktober 2014 nicht mehr erreicht werden.

Der Einbruch der Pünktlichkeit ab dem Monat Juli 2014 ist vor allem auf eine Reihe von witterungsbedingten Störungen sowie auch einigen anderen Einzelstörungen zurückzuführen.

Ausgewählte Störungen:

- 11.07.2014 - Gewitter und Starkregen im gesamten Streckennetz
- 14.07.2014 - Unfall mit Baufahrzeug - Abzweig Brücke Magdeburg
- 17.07.2014 - Bombenfund in Magdeburg - Evakuierung des Hauptbahnhofes
- 20.07.2014 - Blitzeinschlag in Leinefelde mit Auswirkungen auf die Stellwerkstechnik
- 28.07.2014 - Gleisunterspülung infolge von Starkregen in Coswig
- 28.07.2014 - Oberleitungsstörung infolge Witterung in Zerbst
- 29.07.2014 - 3 Tage anhaltende Bahnübergangsstörung in Jessen infolge Blitzeinschlag
- 05.-14.08.2014 - Störung der Leit- und Sicherungstechnik in Halle mit weiträumigen Auswirkungen
- 07.-10.08.2014 - witterungsbedingte Gleisunterspülung in Coswig
- 29.08.2014 - Weichenstörung in Magdeburg-Neustadt
- 01.-21.09.2014 - Störungen am Oberbau - Magdeburg Elbbrücke - Biederitz (massive Auswirkungen auf viele Linien)
- 29.09.-03.10.2014 - Schönebeck - Fahrbahnstörung mit Auswirkungen auf Gesamtbetriebsablauf
- September/Okttober/November: umfangreiche Streikmaßnahmen der Gewerkschaft der Lokführer

Neben den unvorhergesehenen operativen Störungen wurde das Betriebsgeschehen durch Baumaßnahmen beeinträchtigt. Im Betrachtungsraum:

- Gleisbauarbeiten Lutherstadt Wittenberg - Annaburg
- Bahnübergangsarbeiten Dessau
- Oberbauarbeiten - Lutherstadt Wittenberg

Die Linien RE 13 Magdeburg – Dessau - Leipzig und RE 15 Magdeburg - Dessau - Lutherstadt Wittenberg weisen die schlechteste Pünktlichkeit der betrachteten Linien auf und liegen auch unter dem landesweit erreichten Pünktlichkeitsniveau. Dies liegt zum einen in den aufgeführten Störungen begründet, zum anderen sind diese Linien betrieblich gesehen besonders durch die Einbindung in die Knoten Magdeburg und Leipzig (nur RE 13) durch andere Personen- und Güterverkehre beeinflusst. Verspätungen/Störungen bei anderen Schienenverkehren wirken sich unmittelbar auf diese Linien aus.

Anlage 1

Ankunftspünktlichkeit in %										
Monat	Jahr	RB 42 - Magdeburg - Dessau	RB 54 - Dessau - Leipzig	RB 57 - Leipzig - Lu. Wittenberg	RB 80 Jütebog - Lu. Wittenberg - Halle	RB 86 - Halle - Leipzig	RE 13 - Magdeburg - Dessau - Leipzig	RE 15 - Magdeburg - Dessau - Lu. Wittenberg	S 2 - Bitterfeld - Leipzig - Gaschwitz (ab Betriebsstart MDSB I)	LSA Gesamt
November	2013	92,40	91,78	96,37	94,85	93,63	89,75	85,14		92,74
Dezember	2013	98,02	94,75	96,74	96,56	97,24	95,05	93,71	90,23	94,52
Januar	2014	95,80	95,05	96,45	93,69	94,92	93,58	91,87	95,94	95,15
Februar	2014	96,35	95,80	98,95	97,61	92,42	93,61	95,90	97,02	96,18
März	2014	90,43	94,55	97,15	98,07	95,54	88,42	86,24	95,42	94,54
April	2014	96,33	96,03	98,41	97,13	96,84	95,62	96,94	96,21	96,47
Mai	2014	97,45	97,42	96,33	96,54	96,82	96,30	95,10	96,11	96,48
Juni	2014	97,41	96,37	96,58	97,17	96,04	93,49	95,56	94,77	95,49
Juli	2014	90,56	84,62	94,78	94,09	89,07	87,19	88,41	94,07	91,71
August	2014	98,33	86,96	93,74	95,00	87,34	92,39	90,46	95,32	93,28
September	2014	96,88	94,91	93,77	94,14	93,52	91,56	93,86	90,32	92,45
Oktober	2014	91,96	94,15	96,18	91,86	91,69	92,39	90,29	92,67	92,69
11/2013 - 10/2014		95,30	93,48	96,27	95,57	93,79	92,61	91,56	94,60	94,38

Anlage 2

Verspätungsquote in %										
Monat	Jahr	RB 42 - Magdeburg - Dessau	RB 54 - Dessau - Leipzig	RB 57 - Leipzig - Lu. Wittenberg	RB 80 Jüteborg - Lu. Wittenberg - Halle	RB 86 - Halle - Leipzig	RE 13 - Magdeburg - Dessau - Leipzig	RE 15 - Magdeburg - Dessau - Lu. Wittenberg	S 2 - Bitterfeld - Leipzig - Gaschwitz (ab Betriebsstart MDSB I)	LSA Gesamt
November	2013	7,60	8,22	3,63	5,15	6,37	10,25	14,86		7,26
Dezember	2013	1,98	5,25	3,26	3,44	2,76	4,95	6,29	9,77	5,48
Januar	2014	4,20	4,95	3,55	6,31	5,08	6,42	8,13	4,06	4,85
Februar	2014	3,65	4,20	1,05	2,39	7,58	6,39	4,10	2,98	3,82
März	2014	9,57	5,45	2,85	1,93	4,46	11,58	13,76	4,58	5,46
April	2014	3,67	3,97	1,59	2,87	3,16	4,38	3,06	3,79	3,53
Mai	2014	2,55	2,58	3,67	3,46	3,18	3,70	4,90	3,89	3,52
Juni	2014	2,59	3,63	3,42	2,83	3,96	6,51	4,44	5,23	4,51
Juli	2014	9,44	15,38	5,22	5,91	10,93	12,81	11,59	5,93	8,29
August	2014	1,67	13,04	6,26	5,00	12,66	7,61	9,54	4,68	6,72
September	2014	3,12	5,09	6,23	5,86	6,48	8,44	6,14	9,68	7,55
Oktober	2014	8,04	5,85	3,82	8,14	8,31	7,61	9,71	7,33	7,31
11/2013 - 10/2014		4,70	6,52	3,73	4,43	6,21	7,39	8,44	5,40	5,62