

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Marcus Faber,
Alexander Graf Lambsdorff, Renata Alt, weiterer Abgeordneter
und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/9626 –**

Notwendigkeit des Ausbaus beim Schienenpersonennahverkehr und bei Busanbindungen in Sachsen-Anhalt

Vorbemerkung der Fragesteller

Für ein Flächenland wie Sachsen-Anhalt ist der öffentliche Nahverkehr elementar wichtig. Die CDU, CSU und SPD haben in ihrem Koalitionsvertrag für die 19. Legislaturperiode „Ein neuer Aufbruch für Europa. Eine neue Dynamik für Deutschland. Ein neuer Zusammenhalt für unser Land“ vereinbart, dass „die Verlagerung der Pendlerverkehre auf die Schiene“ gefördert werden solle (www.bundesregierung.de/resource/blob/975226/847984/5b8bc23590d4cb2892b31c987ad672b7/2018-03-14-koalitionsvertrag-data.pdf?download=1, S. 76). Damit steht die Bundesregierung unter der Maßgabe, diese Vereinbarung umzusetzen und die Pendlerverkehre auf der Schiene zu stärken. Nach Ansicht der Fragesteller ist dies gerade in Sachsen-Anhalt eine Notwendigkeit, die keine Aufschiebung duldet.

1. Wie viele Verkehrsstationen werden nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig im Land Sachsen-Anhalt in den jeweiligen Landkreisen von Regionalzügen angefahren?

Es werden 286 Verkehrsstationen in Sachsen-Anhalt in den jeweiligen Landkreisen von Regionalzügen angefahren.

Kreise und kreisfreie Städte	Anzahl Stationen
Landkreis Anhalt-Bitterfeld	21
Landkreis Börde	28
Burgenlandkreis	26
Landkreis Harz	19
Landkreis Jerichower Land	11
Landkreis Mansfeld-Südharz	26
Altmarkkreis Salzwedel	9
Landkreis Stendal	22
Saalekreis	33
Salzlandkreis	37
Landkreis Wittenberg	21
Dessau-Roßlau	7
Halle (Saale)	14
Magdeburg	12
Gesamtergebnis	286

Quelle: DB AG

2. An wie vielen dieser Verkehrsstationen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung einen auf die Ankunftszeit des Regionalzuges abgestimmten Anschluss zum regionalen Bus- und/oder Straßenbahnverkehr?

Nach Auskunft der DB AG setzen sich kontinuierlich die innerhalb des Landes Sachsen-Anhalt für die Planung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zuständigen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen für ein integriertes Gesamtsystem ein. Es werden an möglichst vielen Verknüpfungspunkten räumlich und zeitlich kurze Umstiege angeboten.

Der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt (NASA) GmbH obliegt hierbei die Fahrplanplanung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Weiterhin ist diese an der Gestaltung und Förderung landesbedeutsamer Buslinien beteiligt. Alle weiteren Bus- bzw. Straßenbahnverkehre (ÖSPV) werden durch die Landkreise und kreisfreien Städte geplant. Aufgrund diverser Abhängigkeiten und Randbedingungen ist eine flächendeckende Abstimmung für jede einzelne Verkehrsstation sehr komplex. Aus diesem Grund werden die Anschlüsse vor allem an Umsteigepunkten im Bahn-Bus-Landesnetz Sachsen-Anhalt nach Prioritäten geplant und an aus-gewählten Stationen zwischen bestimmten Linien realisiert. Nach Angaben der NASA gibt es an etwa 100 Stationen abgestimmte Anschlüsse zwischen SPNV und ÖSPV.

3. Wie hoch liegen nach Kenntnis der Bundesregierung die täglichen Fahrgastzahlen im Durchschnitt in den jeweiligen Regionalzügen im Land Sachsen-Anhalt (bitte für die Jahre seit einschließlich 2014 angeben)?

Bundesland	Einsteiger				
	2014	2015	2016	2017	2018
Sachsen-Anhalt	20.607.001	20.159.215	16.783.824	17.522.653	17.577.786
durchschnittl. je Tag	56.458	55.231	45.983	48.007	48.158

Quelle: DB AG

Es handelt sich nur um die Fahrgastzahlen bei DB Regio. Über Zahlen anderer privater Eisenbahnverkehrsunternehmen liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

4. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil von Pendlern, die täglich die jeweiligen Regionalzüge im Land Sachsen-Anhalt nutzen (bitte für die Jahre seit einschließlich 2014 angeben)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

5. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung im gesamten Liniennetz des Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) der Anteil der Regionalzüge, die ohne jede Verspätung, mit Verspätung von weniger als 6 Minuten, mit Verspätung von weniger als 16 Minuten und mit Verspätung von 16 Minuten oder mehr ihre Fahrten erbracht haben (bitte aufschlüsseln und Werte für morgendliche und abendliche Hauptverkehrszeiten sowie für den gesamten Tagesverlauf für die Jahre seit einschließlich 2014 ausweisen)?

NASA	Vormittags-HVZ		Abend-HVZ		gesamter Tagesverlauf	
	<6 Min.	<16 Min.	<6 Min.	<16 Min.	<6 Min.	<16 Min.
2014	95%	99%	94%	99%	94%	99%
2015	92%	98%	90%	98%	91%	98%
2016	93%	98%	92%	99%	93%	98%
2017	94%	99%	93%	99%	94%	99%
2018	94%	99%	93%	99%	94%	99%
2019	96%	99%	95%	99%	96%	99%

Quelle: DB AG

Es wurden folgende Annahmen getroffen: Hauptverkehrszeit (HVZ) morgens 6 bis 9 Uhr sowie HVZ abends 16 bis 19 Uhr.

6. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung im gesamten Buslinien-netz des Altmarkkreises Salzwedel, des Landkreises Stendal, des Landkrei-ses Mansfeld Südharz, des Geltungsbereiches des Anhalt-Bitterfeld-Witten-berg-Tarifs, des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes, des Magdeburger Re-gionalverkehrsverbundes und der Verkehrs- und Tarifgemeinschaft Ostharz der Anteil der Busse, die ohne jede Verspätung, mit Verspätung von weniger als 6 Minuten, mit Verspätung von weniger als 16 Minuten und mit Ver-spätung von 16 Minuten oder mehr ihre Fahrten erbracht haben (bitte auf-schlüsseln und Werte für morgendliche und abendliche Hauptverkehrszeiten sowie für den gesamten Tagesverlauf für die Jahre seit einschließlich 2014 ausweisen)?

Die Verantwortung für den ÖPNV liegt bei den Ländern und Kommunen. Der Bundesregierung liegen daher keine eigenen Informationen vor.

7. Wie wurden die vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel nach Kenntnis der Bundesregierung durch das Land Sachsen-Anhalt jeweils ent-sprechend den folgenden vereinbarten Kriterien seit dem Jahr 2014 verwen-det (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent angeben):
 - a) Leistungsbestellungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV),
 - b) Leistungsbestellungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV),
 - c) Managementaufwand des SPNV,
 - d) Managementaufwand des ÖPNV,
 - e) Investitionen in Verkehrsanlagen des SPNV,
 - f) Investitionen in Verkehrsanlagen des ÖPNV,
 - g) Investitionen in Fahrzeuge des SPNV,
 - h) Investitionen in Fahrzeuge des ÖPNV,
 - i) Tarifausgleich – Verbundförderung,
 - j) Tarifausgleich – Ausbildungsförderung?

Es wird auf die Anlage 1 verwiesen.

8. Mit welchen Bundesfördermitteln verfolgt die Bundesregierung ihren eige-nen Ansatz in Sachsen-Anhalt, den Pendlerverkehr auf der Schiene zu för-dern?

Der Bund stellt den Ländern auf der Grundlage des Artikels 106a GG über das Regionalisierungsgesetzes (RegG) finanzielle Mittel für den ÖPNV zur Verfü-gung. Diese Mittel dienen der Unterstützung bei der Aufgabenerfüllung. Gemäß § 6 Absatz 1 RegG sind diese Mittel insbesondere für den SPNV einzusetzen. Die Zuständigkeit liegt bei den Ländern. Der Bund kann keine Vorgaben zur konkre-ten Verwendung der Mittel machen.

9. Sieht die Bundesregierung Herausforderungen, den Schienenverkehr in Sachsen-Anhalt, einem Transitbundesland, zu fördern?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

Die Förderung des Schienenverkehrs ist ein wichtiger Baustein einer nachhal-tigen und bürgerfreundlichen Verkehrspolitik. Der Bund fördert den Schienenver-kehr im gesamten Bundesgebiet.

Anlage 1

Jahr	2014		2015		2016		2017	
	Euro	Anteil in %	Euro	Anteil in %	Euro	Anteil in %	Euro	Anteil in %
Zuweisung Regionalisierungsmittel	367.126.309,44	100,0	372.633.204,12	100,0	438.793.400,00	100,0	433.905.601,20	100,0
Leistungsbestellungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	256.082.751,87	69,8	244.940.853,69	65,7	227.493.197,10	51,8	252.097.773,89	58,1
Leistungsbestellungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)	50.615.127,80	13,8	50.970.018,78	13,7	0,00	0,0	0,00	0,0
Managementaufwand des SPNV	3.695.907,65	1,0	4.632.059,46	1,2	3.762.607,91	0,9	3.686.761,40	0,8
Managementaufwand des ÖPNV	8.978,56	0,0	122.922,27	0,0	246.700,90	0,1	286.412,22	0,1
Investitionen in Verkehrsanlagen des SPNV	3.278.201,06	0,9	7.005.044,09	1,9	2.457.993,95	0,6	8.732.186,66	2,0
Investitionen in Verkehrsanlagen des ÖPNV	2.443.175,84	0,7	2.892.945,17	0,8	4.758.338,95	1,1	6.074.768,65	1,4
Investitionen in Fahrzeuge des SPNV	0,00	0,0	0,00	0,0	0,00	0,0	0,00	0,0
Investitionen in Fahrzeuge des ÖPNV	0,00	0,0	0,00	0,0	0,00	0,0	0,00	0,0
Tarifausgleich – Verbundförderung	2.045.181,60	0,6	1.383.917,77	0,4	2.435.200,20	0,6	1.262.018,49	0,3
Tarifausgleich – Ausbildungsförderung	31.000.000,00	8,4	31.000.000,00	8,3	31.000.000,00	7,1	31.000.000,00	7,1

Die Regionalisierungsmittel können von den Ländern außerdem auch für „Sonstige Ausgaben“ eingesetzt werden, deren Verwendungszweck den Vorgaben zum Verwendungsnachweis (vgl. Anlage 3 zum Regionalisierungsgesetz) weiter spezifiziert werden muss.

