



Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Datum: Berlin, **12. März 2021**
Seite 1 von 1

Enak Ferlemann, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär
Beauftragter der Bundesregierung
für den Schienenverkehr

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Marcus Faber, Frank Sitta,
Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
der FDP betreffend
**„Entwicklung des Schienenpersonenverkehrs in Sachsen-
Anhalt“**
- Drucksache 19/26673

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete
Kleine Anfrage

Sehr geehrter Herr Bundestagspräsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die
oben bezeichnete Kleine Anfrage.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe
mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann

Anlage
zum Schreiben
vom 12. März 2021

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Marcus Faber, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP betreffend
„Entwicklung des Schienenpersonenverkehrs in Sachsen-Anhalt“
- Drucksache 19/26673

Frage 1: *Welche sind die zwanzig größten Bahnhöfe in Sachsen-Anhalt, gemessen an der Zahl der durchschnittlichen täglichen Ein- und Ausstiege sowie Personenzüge, und wie haben sich die Ein- und Ausstiegswahlen in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte in Jahresschreiben aufschlüsseln)?*

Antwort:
Für die Bahnhöfe nebst Ein- und Ausstiegswahlen wird auf die Anlage verwiesen.

Frage 2: *Welche Prognose gibt es für die Entwicklung der durchschnittlichen Ein- und Ausstiege sowie der Personenzüge an den zwanzig größten Bahnhöfen in Sachsen-Anhalt sowie in Sachsen-Anhalt insgesamt für die kommenden fünf Jahre?*

Antwort:
Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) liegt keine Prognose für den kommenden Fünfjahreszeitraum vor. Langfristig rechnet die DB AG mit mehr Reisenden.

Frage 3: *Was waren die Durchfahrtszahlen für die Schienenfernverkehrsstrecken in Sachsen-Anhalt für die vergangenen zehn Jahre (bitte in Jahresschreiben aufschlüsseln)?*

Antwort:
Nach Auskunft der DB AG sind Fernverkehrszüge erfasst, die in dem betreffenden Jahr über die in Sachsen-Anhalt liegenden Strecken durchgefahren sind.

Kalenderjahr	Anzahl Züge Schienenpersonenfernverkehr
2011	75.308
2012	76.501
2013	70.719
2014	75.622
2015	73.693
2016	76.395
2017	79.396
2018	75.264

2019	76.946
2020	74.691

Quelle: LeiPro-A Südost

Frage 4: *Wie hat sich die Zahl der Fernverkehrsverbindungen aus und durch Sachsen-Anhalt in den vergangenen zwanzig Jahren entwickelt (bitte in Jahresscheiben aufschlüsseln)?*

Frage 6: *Wie hat sich die Zahl der Fernverkehrsverbindungen von und nach den zwanzig größten Bahnhöfen in Sachsen-Anhalt in den vergangenen zwanzig Jahren entwickelt (bitte in Jahresscheiben aufschlüsseln)?*

Antwort:

Die Fragen 4 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG gibt es in Sachsen-Anhalt neun Bahnhöfe, an denen Züge der DB Fernverkehr AG halten. Diese Bahnhöfe gehören zu den 20 größten Bahnhöfen des Landes. Die entsprechenden Daten liegen bei der DB Fernverkehr AG ab 2003 vor.

Jahr	Summe der durchschnittlichen täglichen Zugfahrten
2003	238
2004	241
2005	231
2006	225
2007	229
2008	223
2009	224
2010	230
2011	231
2012	233
2013	237
2014	228
2015	225
2016	178
2017	208
2018	197
2019	219
2020	220

Quelle: DB AG

Frage 5: *Wie haben sich die Fahrgastzahlen auf den Fernverkehrsverbindungen aus und durch Sachsen-Anhalt in den vergangenen zwanzig Jahren entwickelt (bitte in Jahresscheiben aufschlüsseln)?*

Frage 7: *Wie hat sich die Fahrgastzahl im Schienenfernverkehr von und nach den zwanzig größten Bahnhöfen in Sachsen-Anhalt in den vergangenen zwanzig Jahren entwickelt (bitte in Jahresscheiben aufschlüsseln)?*

Antwort:

Die Fragen 5 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei den erfragten Informationen handelt es sich um sensible Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse. Eine Offenlegung der erbetenen regionsspezifischen Fahrgastzahlen würde das wirtschaftliche Handeln der DB AG deutlich beeinträchtigen und könnte erhebliche Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen. Eine Kenntnis der regionsspezifischen Fahrgastzahlen würde es konkurrierenden Anbietern von Mobilität ermöglichen, ihr Verhalten entsprechend zu Lasten der DB AG auszurichten.

Die DB Fernverkehr AG steht bereits in intensivem intermodalem und intramodalem Wettbewerb und erwartet in den kommenden Jahren einen weiter zunehmenden Wettbewerb. Spezifische Fahrgastzahlen sind wertvoll, um die eigene Angebots- und Preisgestaltung so zu konzipieren. Sämtliche aktuellen und auch potenziellen künftigen Wettbewerber wären in der Lage, diese Informationen zur Planung ihrer eigenen Angebote und ihrer Preisstruktur zu nutzen. Es besteht nicht nur das theoretische, sondern auch das praktische Risiko von Kundenverlusten für die DB AG, sowohl an die aktuellen Wettbewerber als auch an solche, für die es durch die Kenntnis von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen der DB AG attraktiver wäre, in den Markt einzutreten. Die DB AG hätte die o.g. Möglichkeiten hingegen nicht, da gleichartige Informationen ihrer Wettbewerber nicht öffentlich zugänglich sind. Eine einseitige Veröffentlichung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen nur eines Marktteilnehmers könnte daher die DB AG im Wettbewerb benachteiligen.

Unter Abwägung zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch einerseits und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen unter Berücksichtigung möglicher nachteiliger Wirkungen für die betroffenen privaten Unternehmen andererseits, hat die Bundesregierung die erbetenen Informationen als Verschlussache „VS - Vertraulich“ eingestuft und der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages übermittelt. Die Antwort der Bundesregierung ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages eingesehen werden.

Frage 8: *Welche Maßnahmen wurden in den vergangenen zehn Jahren unternommen, um die zwanzig größten Bahnhöfe in Sachsen-Anhalt als Schienenfernverkehrsstandorte zu stärken?*

Antwort:

Nach Auskunft der DB AG wurde mit der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke VDE 8 insbesondere der Fernverkehrsstandort Halle (Saale) und Sachsen-Anhalt mit schnellen und häufigen Direktverbindungen gestärkt, z.B. nach Berlin (ca. 1 ¼ h), Frankfurt (ca. 2 ¾ h) und München (ca. 3 h). Zudem hat die DB AG in den vergangenen fünf Jahren über 800 Mio. Euro in den Ausbau und die Modernisierung des inneren Knoten Halle und der Zugbildungsanlage investiert, um diesen als Eisenbahnknoten für die Region zu ertüchtigen.

Der Investitionsanteil in den Bahnhof Halle selbst (Station) beträgt dabei ca. 100 Mio. Euro. Darüber hinaus wurde bzw. wird die Infrastruktur der Bahnhöfe Köthen, Magdeburg, Lutherstadt Wittenberg und Stendal saniert, um deren Kapazität und Qualität zu erhöhen.

Frage 9: *Wie hat sich jeweils die Pünktlichkeit im Schienennah- und Fernverkehr in Sachsen-Anhalt in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte in Jahresscheiben aufschlüsseln)?*

Frage 10: *Wie viele Fälle von Verspätungen und Zugausfällen gab es in den vergangenen zehn Jahren in Sachsen-Anhalt (bitte aufschlüsseln nach Typ, betroffener Strecke und Datum)?*

- a) *Was sind die Ursachen für Verspätungen und Zugausfälle gewesen (bitte in absoluten Zahlen und Prozent aufschlüsseln)?*
- b) *Wurden Haltestellen in den vergangenen fünf Jahren unplanmäßig ausgelassen und wenn ja, warum (bitte nach Zug, Haltestelle und Datum aufschlüsseln)?*
- c) *Welche Maßnahmen wurden bisher unternommen um Verspätungen und Zugausfälle in Sachsen-Anhalt zu reduzieren bzw. zu verhindern (bitte aufschlüsseln nach Maßnahmen nebst Erläuterungen)?*

Antwort:

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG konnte die Pünktlichkeit in Sachsen-Anhalt im Nahverkehr der DB Regio AG von 2010 – 2020 um insgesamt 6,6 Prozentpunkte gesteigert werden.

Jahr	Pünktlichkeitsniveau DB Regio AG in Prozent
2010	89,7
2011	92,4
2012	92,7
2013	91,7
2014	94,6
2015	90,5
2016	92,0
2017	93,2
2018	94,4
2019	95,3
2020	96,3

Quelle: DB AG

Die Pünktlichkeitsquote im Fernverkehr der DB AG konnte von 2015 bis 2020 um insgesamt 7,7 Prozentpunkte gesteigert werden und lag in jedem dieser Jahre über der Gesamtpünktlichkeit in Deutschland. Verspätungen mit geographischem Bezug werden erst seit dem Jahr 2015 erfasst.

Jahr	Pünktlichkeit Fernverkehr in Prozent
2015	79,7
2016	82,4
2017	83,8

2018	83,1
2019	85,3
2020	87,4

Quelle: DB AG

Der Anteil an durch Zugausfälle der DB Regio AG nicht bedienten Halten der hauptsächlich betroffenen Haltestellen ist nach Auskunft der DB AG wie folgt:

Jahr	Anteil Zugausfälle DB Regio AG in Prozent
2010	4,1
2011	2,9
2012	2,8
2013	3,6
2014	3,3
2015	8,5
2016	3,8
2017	5,3
2018	8,5
2019	4,7
2020	8,1

Quelle: DB AG

Im Zeitraum 2010 bis 2020 gab es rund sieben Prozent verspätete Fahrten der DB Regio AG. Als Hauptverspätungs- und Ausfallursachen sind u. a. Baustellen (ca. 62,8 Prozent), Streik (ca. 7,3 Prozent) und Naturereignisse (ca. 2,7 Prozent) zu nennen.

Die Fahrten mit Haltausfällen lassen sich aus den Daten der DB Regio AG nur ab 2018 generieren. In diesem Zeitraum gab es 137 Fahrten mit Haltausfällen. Gründe für operative Haltausfälle sind i.d.R. behördliche Anordnungen nach Vandalismus an Fahrkartenautomaten (Sprengungen), Weichenstörungen, Personen im Gleis, witterungsbedingte Störungen an lokaler Infrastruktur.

Die Zahl der Ausfälle im Fernverkehr in Sachsen-Anhalt ist seit Mai 2018 insgesamt stabil. Vermehrte Ausfälle gab es zeitweise im Sommer 2018 durch Sturmtief Nadine sowie im Frühjahr 2020 aufgrund von Sturmtief Sabine und der Corona-Pandemie.

Unterschieden werden muss zwischen Ausfällen (kompletter Laufweg des Zuges fällt aus) und Teilausfällen (ein Teil des Laufwegs oder einzelne Halte des Zuges fallen aus). Berücksichtigt sind in der untenstehenden Tabelle diejenigen Teilausfälle, von denen auch mindestens ein Halt in Sachsen-Anhalt betroffen war. Für die Zeit vor Mai 2018 liegen der DB Fernverkehr AG keine vergleichbaren Daten vor.

Monat/Jahr	Anteil Ausfälle an Gesamtanzahl Fernverkehrszüge mit Halt in Sachsen-Anhalt	Anteil Teilausfälle an Gesamtanzahl Fernverkehrszüge mit Halt in Sachsen-Anhalt
5/2018	0,3	0,5
6/2018	0,3	0,4
7/2018	0,4	0,6
8/2018	1,0	1,2
9/2018	0,2	0,5
10/2018	0,8	0,7
11/2018	0,9	0,9
12/2018	1,1	0,6
1/2019	0,8	1,0
2/2019	0,5	0,6
3/2019	0,4	0,5
4/2019	0,2	0,5
5/2019	0,3	0,4
6/2019	1,1	0,8
7/2019	0,6	0,6
8/2019	0,5	0,2
9/2019	0,3	0,7
10/2019	0,2	0,5
11/2019	0,5	0,5
12/2019	0,5	0,3
1/2020	0,6	0,5
2/2020	3,1	1,1
3/2020	3,2	0,5
4/2020	0,3	0,2
5/2020	0,2	0,4
6/2020	0,4	0,4
7/2020	0,3	0,4
8/2020	0,7	0,5
9/2020	0,4	0,4
10/2020	0,3	0,6
11/2020	0,1	0,6
12/2020	0,6	0,4

Quelle: DB AG

Die folgenden Tabellen zeigen für die DB Fernverkehr AG die Ursachen für Zugausfälle in Sachsen-Anhalt seit Mai 2018 sowie für verspätete Halte in Sachsen-Anhalt seit Januar 2015. Zu unterscheiden sind technische Ursachen an Fahrzeugen, betriebliche Ursachen der EVU, Infrastruktur-Ursachen (z.B. Baustellen oder Langsamfahrstellen), sekundäre Ursachen (z.B. Zugfolgekonflikte durch Verspätungen anderer Züge) und externe Ursachen (z.B. Witterung, Personenunfälle oder Fremdeinwirkung).

Zugausfälle (05/2018-01/2021)	Fahrzeug- Ursache	Externe Ursache	EVU- Ursache	Infrastruktur- Ursache
Absolut	513	322	70	24
Anteil an allen Fahrten in Prozent	0,4	0,2	0,0	0,0

Verspätete Halte (01/2015-01/2021)	Infrastruktur- Ursache	Sekundäre Ursache	Fahrzeug- Ursache	Externe Ursache	EVU- Ursache
Absolut	18.279	17.545	15.767	10.943	9.574
Anteil an allen Halten in Prozent	4,1	4,0	3,6	2,5	2,2

Quelle: DB AG

Sachsen-Anhalt hat für den Personenfernverkehr die Schnellfahrstrecke VDE 8 und den Systemhalt Halle (Saale). Eine Steigerung der Pünktlichkeit und der Betriebsqualität in Sachsen-Anhalt konnte nach Auskunft der DB AG u.a. durch den Einsatz neuer Intercity 2-Fahrzeuge auf den Linien Dresden – Magdeburg – Köln und Norddeich-Mole – Magdeburg – Leipzig erzielt werden. Zudem ermöglicht Leipzig als Standortwahl des Leitwerks dieser Flotte kurzfristig ein schnelles und konzentriertes Nachhalten bei Störungen vor Ort. Optimierungsmaßnahmen fanden nach Auskunft der DB AG zudem durch intelligente Fahrplanmaßnahmen statt. So wurde in Hannover für Verkehre in Richtung Sachsen-Anhalt die Pünktlichkeit und die betriebliche Präzision unterstützt. Zudem gab es in den letzten Jahren wesentliche infrastrukturelle Verbesserungen durch die Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerks Halle (Saale) Hbf und die Erneuerung des elektronischen Stellwerks Köthen. Durch die höhere Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten in Halle (Saale) Hbf möglich sind, die die Betriebsqualität im gesamten Knoten erhöhen.

Wesentliche Projekte/Programme zur Pünktlichkeitsverbesserung bei DB Regio AG waren:

- 2011: regionales Projekt Impakt.Südost mit Teilprojekt Pünktlichkeitsstabilisierung. U.a. Analyse Streckenbelegungen bei Baumaßnahmen, z.B. im Bereich Wolmirstedt-Magdeburg;
- 2012-13: ZukunftBahn Regio - Programm mit regionalem Projekt zur Pünktlichkeitsstabilisierung. U.a. Einführung von sog. Pünktlichkeitsparten;
- 2013/14: Inbetriebnahme Mitteldeutsches S-Bahn Netz mit Fokus auf Stabilisierung Betrieb mit Ausstrahleffekten aus dem Betrieb im City-Tunnel Leipzig auf Sachsen-Anhalt;
- Seit 2015 regelmäßiger Austausch zur Pünktlichkeitsverbesserung mit der DB Netz AG;
- 2016-2018: Projekt Pünktlichkeitsverbesserung im Netz Mitteldeutsches S-Bahn-Netz Teil II von DB Regio AG, DB Netz AG und Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) zur Analyse von Schwachstellen und Anpassung der Planung;
- Seit 2019: Regelmäßige Pünktlichkeitsworkshops zur Pünktlichkeitsverbesserung Elektronetz Nord. Fokuslinie dabei RB 40 Braunschweig-Magdeburg-Burg) von DB Regio AG, DB Netz AG und Aufgabenträgern (NASA, Regionalverband Großraum Braunschweig);
- Seit 2020: Untersuchung Pünktlichkeitsauswirkung durch Corona-bedingte Reduzierungen der Verkehre.