



schriftliche Antwort zur Anfrage-Nr. VII-F-09055-AW-01

Status: öffentlich

Eingereicht von:
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Betreff:
Die zukünftige Ausgestaltung des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes
(Nachfrage zur Anfrage VII-F-08765-AW-01)

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten):
Gremium

Voraussichtlicher
Sitzungstermin

Zuständigkeit

Ratsversammlung

schriftliche
Beantwortung

Sachverhalt

Antwort:

Die Antwort wurde mit Hilfe einer Zuarbeit des ZVNL erstellt.

Zur Einleitung: Für das MDSB2025plus-Netz kommen künftig neue Fahrzeuge vom Typ Mireo der Fa. Siemens zum Einsatz. Diese Fahrzeuge haben eine deutlich größere Kapazität gegenüber den heute eingesetzten Fahrzeugen vom Typ E-Talent 2. Darüber hinaus stehen durch den Verzicht auf Klappsitze im Bereich der Fahrradabstellung die ausgewiesenen Sitzplätze zukünftig auch immer zur Verfügung. Konkret werden folgende Kapazitäten pro Zugfahrt angeboten:

Linie	Heute		Zukünftig in Hauptverkehrszeit		Zukünftig außerhalb Hauptverkehrszeit	
	Kapazität gesamt	Sitzplätze	Kapazität gesamt	Sitzplätze	Kapazität gesamt	Sitzplätze
S1	300	150	538	200	269	100
S3	459	215	900	300	450	150
S4	459	215	590	200	590	200
S5/S5x	600	300	900	300	900	300
S6	459	215	590	200	590	200
S10	459	215	590	200	-	-

Tabelle 1: Kapazitäten in den Fahrzeugen

Die mit der Anfrage erbetenen Daten sind zudem sehr umfangreich und können auch nach der gewährten längeren Frist nicht vollumfänglich aufbereitet werden, da es sich hierbei (sofern vorhanden!) um Datensätze handelt, die zum größten Teil sehr aufwendig manuell aufbereitet werden müssten.

Zu den einzelnen Fragen.

- 1. Wie haben sich die Fahrgastzahlen auf den Linien des mitteldeutschen S-Bahn-Netzes in den Jahren 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 sowie im ersten Halbjahr 2023 allgemein sowie insbesondere in den Tageszeiten ab 20 Uhr entwickelt? (Bitte unter Angabe der Linien, Fahrtrichtungen, Haltepunkten, Stunden)**

Dargestellt werden kann die Entwicklung der Fahrgastzahlen insgesamt in den Jahren 2016 bis 2022. Die gewünschte detailliertere Auswertung konnte seitens des ZVNL aufgrund des Aufwandes nicht durchgeführt werden. Relevante Veränderung der Tagesganglinien konnten allerdings in den letzten Jahren nicht festgestellt werden.

Sollte es wirklich zu einer Ausdünnung des Abendangebotes kommen und jeder zweite Zug entfallen, sitzen heute ca. 3 % der täglichen Fahrgäste in diesen betroffenen Zügen.

Tagesgruppe: Mo-Fr

Gebiet: ZVNL (Landkreis Leipzig, Landkreis Nordsachsen, Stadt Leipzig)

Linien/Verträge: MDSB I, MDSB II

Jahr	Durchschnittliche Einsteiger pro Tag
2016	53.587
2017	55.908
2018	59.262
2019	62.345
2020	48.006
2021	47.275
2022	64.333

Tabelle 2: Einsteiger nach Jahren 2016 – 2022

- 2. Wie hat sich die Zahl der Ein- und Auspendler (von und nach Leipzig) insgesamt seit 2018 entwickelt und wie wird sich diese von welcher Entwicklung wird angesichts der Bevölkerungsvorausschätzung 2023 bis 2030 ausgegangen?**
- 3. Wie viele Ein- und Auspendler werden auf welchen Linien derzeit täglich und in welchen Tageslagen befördert? (Bitte unter Angabe der Linien, Fahrtrichtungen, Haltepunkten, Stunden!)**

Die Fragen 2 und 3 werden gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich differenziert der ZVNL seine Fahrgäste nicht nach Ein- und Auspendlern sowie Nicht-Pendlern. Insofern liegt nur eine Übersicht zu den Fahrgästen pro Linie vor:

Tagesgruppe: Mo-Fr
Gebiet: ZVNL (Landkreis Leipzig, Landkreis Nordsachsen, Stadt Leipzig)
Jahr: 2022

Linie	Durchschnittliche Einsteiger pro Tag
S1	9.511
S2	8.407
S3	15.836
S4	9.597
S5	5.153
S5x	5.635
S6	7.626
S9	404
RE 13	2.164
RE 17	44
RE 50	5.112
RB 20	2.736
RB 110	1.465
RB 113	1.377
RE 6	2.472
RE 10	667
EB 22	1.215
EBx 12	670

Tabelle 3: Einsteiger nach Linien 2022

Zusätzlich stehen noch die Angaben des Pendleratlas für den IHK-Bezirk Leipzig 2022 zur Verfügung, in dem Angaben zur Entwicklung am Arbeitsmarkt für die Stadt Leipzig gemacht werden (vgl. Anlage). Daraus ist erkennbar, dass die absoluten Zahlen im Betrachtungszeitraum gestiegen sind. Jedoch ist der Anteil der Einpendler an den Gesamtbeschäftigten von 37,9 % auf 35,6 % gesunken. Auch das Verhältnis von Ein- zu Auspendlern ist leicht gesunken. Im Jahr 2014 kamen auf jeden Auspendler noch 1,7 Einpendler, im Jahr 2020 waren es hingegen nur noch 1,5 Einpendler pro Auspendler.

Grundsätzlich ist der ZVNL in der Ausschreibung des MDSB2025plus-Netzes bei der Dimensionierung der Zugkapazitäten von einem Nachfragezuwachs von 30 % ausgegangen.

Im Frühjahr 2022 wurde außerdem eine Stadtrandbefragung durchgeführt, welche für Leipzig Ein- und Auspendler untersucht. Dafür wurden in und außerhalb von Leipzig (nicht das ganze Streckenband), während der Hauptverkehrszeit Fahrgäste befragt sowie Ein- und Ausstieg, Fahrschein, Vor- und Nachlauf für alle Ein- und Auspendler erhoben und auf die Befragungsfahrt hochgerechnet. Binnen- und gebietsfremde Verkehre wurden nicht betrachtet. Die Daten erklären somit die Ein- und Auspendler einer Fahrt, einer Linie in der Hauptverkehrszeit.

Ein Ergebnis dieser Befragung ist, dass die den SPNV nutzenden Pendler aus den folgenden Kommunen kommen (Häufigkeit in absteigender Reihenfolge):

Halle (Saale), Schkeuditz, Delitzsch, Markkleeberg, Eilenburg, Bitterfeld-Wolfen, Wurzen, Torgau, Taucha, Borna, Chemnitz, Böhlen, Borsdorf, Kabelsketal, Dessau-Roßlau, Rackwitz, Machern, Dresden, Naumburg (Saale) und Markranstädt.

- 4. Welche über die in der Antwort VII-F-08765-AW-01 hinausreichenden Kürzungen der Betriebsleistung des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes ab 2026, sind geplant/beabsichtigt bzw. mit den bezuschlagten Eisenbahnverkehrsunternehmen vereinbart? (Bitte aufstellen nach Linien, Fahrtrichtungen, Tageslagen, Kürzungen)**

Grundsätzlich wurde der Leistungsumfang ab 12/2026 in den Verbandsversammlungen sowie in den begleitenden Informationsgesprächen dargelegt. Dieser wurde auch genauso bezuschlagt und damit beauftragt. Darüber hinaus gibt es keine Nebenabreden mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die sächsischen Zweckverbände sind zurzeit aktiv mit dem SMWA im Gespräch, um weitere Mittel für den SPNV gewährt zu bekommen. Hier gibt es derzeit keine verbindlichen Aussagen. Insofern neue verbindliche Erkenntnisse zur Finanzierung des SPNV vorliegen, werden dann natürlich die Auswirkungen auf die Verkehrsverträge geprüft.

- 5. Welche Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl der Ein- und Auspendler sind unter Berücksichtigung der Schichtwechsel- und Schließzeiten von Einzel- und Großhandels-, Gastronomie-, Logistik-, Industrie- und Gewerbeunternehmen in und um Leipzig aufgrund des nunmehr avisierten Stundentaktes auf den Linien S1, S3, S4, S6 ab 20 Uhr (beginnend zum Fahrplanwechsel 2026) zu erwarten?**

Aufgrund der Vielzahl von Schicht- und Arbeitszeitmodellen liegen derzeit keine Daten vor, mit denen diese Auswirkungen quantifizierbar wären. Auch ist nicht bekannt bzw. erhoben, in welchen Unternehmen die Fahrgäste arbeiten und ob der Zweck der Fahrt beruflich ist oder der Freizeit dient. Natürlich wird die Umstellung auf einen Stundentakt auch Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl haben. Für detaillierte Informationen müsste jedoch eine umfangreiche Verkehrsuntersuchung beauftragt werden, die zum jetzigen Zeitpunkt nicht vorliegt.

- 6. Hält der Oberbürgermeister angesichts dieser Äußerungen aus dem Leipziger Umland und der Wirtschaft an der Aussage aus der Antwort VII-F-08765-AW-01 fest: „Leipzig hat täglich rund 73.700 Aus- und 103.300 Einpendler. Diese große Nutzergruppe ist kaum von den Leistungskürzungen betroffen, durch die nur in den Abendstunden der Takt ausgedünnt aber der Verkehr nicht eingestellt wird. Die Betriebszeit bleibt gewahrt.“?**

Grundsätzliche Zielstellung der Stadt Leipzig und des ZVNL ist es, keine Kürzungen im Leistungsumfang vorzunehmen. Hierfür werden sich die Stadt und der ZVNL auch weiterhin einsetzen. Um jedoch kurzfristig die Ausschreibung vornehmen zu können, musste – entsprechend des derzeit zur Verfügung stehenden Haushaltsbudgets des ZVNL – eine Reduzierung angenommen werden. Dies erfolgte vor dem Hintergrund einer Zeitlage, wo die wenigsten

Pendler/-innen betroffen sind.

Die Frage 6) aus der Anfrage - VII-F-08765 wurde seitens der Stadt Leipzig mit den Zahlen "73.700 Aus- und 103.300 Einpendler" beantwortet. Diese Zahlen unterliegen jedoch keiner Differenzierung nach Fortbewegungsmittel oder Wochentag bzw. Tagesgruppe. Die genannten Pendlerzahlen übersteigen die täglichen Fahrgäste des ZVNL deutlich, da sie alle Mobilitätsbereiche umfasst. Insofern sind deutlich weniger SPNV-Nutzende von den Taktausdünnungen in den Abendstunden betroffen, als die Frage vermuten lässt (siehe Antwort zu Frage 1).

7. Welche konkreten Schritte hat der Oberbürgermeister bzw. der zuständige Beigeordnete unternommen, um, wie oben zitiert, eine auskömmliche Mittelausstattung des ZVNL zu erreichen bzw. welche sind unmittelbar, mittel- und langfristig geplant?

Wie bereits in der Antwort zu Frage 4. angedeutet, ist der Verbandsvorsitzende des ZVNL regelmäßig zum SPNV und dessen Finanzierung mit dem SMWA im Gespräch. Die Stadt Leipzig als Verbandsmitglied unterstützt dies ausdrücklich.

Anlage/n

1 Anlage (öffentlich)