



REGIONALE PLANUNGSGEMEINSCHAFT MITTELTHÜRINGEN

Körperschaft des öffentlichen Rechts
Strukturausschuss

Beschluss Nr. STA 33/06/08 vom 3.9.2008

Stellungnahme

der Regionalen Planungsgemeinschaft Mittelthüringen (RPG) zum

2. Fortschreibungsentwurf des Nahverkehrsplanes für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Im Rahmen der Beteiligung nach § 5 des Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) vom 22. Juni 2005 (GVBl 2005, S. 276) hat sich der Präsident der RPG mit Schreiben vom 13.8.2008 an den zuständigen Thüringer Minister für Bau, Landesentwicklung und Medien gewandt mit der Bitte, der RPG die Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme zum 2. Fortschreibungsentwurf des Nahverkehrsplanes für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen einzuräumen und die dazu bestehende Frist um 4 Wochen zu verlängern. Dieser Bitte hat der Minister mit Schreiben vom (xx.yy.zzzz) entsprochen. Der Strukturausschuss der RPG hat dementsprechend den 2. Fortschreibungsentwurf in der Fassung vom 30.6.2008 beraten und fasst auf dieser Grundlage folgenden Beschluss:

Dem 2. Fortschreibungsentwurf des Nahverkehrsplanes für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen in der Fassung vom 30.6.2008 wird zugestimmt unter Beachtung folgender Maßgaben (durchgestrichenen Text streichen, doppelt unterstrichenen Text ergänzen):

1. • Seite 5, Abb. 1-1: Die Abbildung ist wie folgt zu korrigieren:
„Aktuelle Fachplanungen wie LEP 2004, LVP 2007 und regionale NVRQP“
 - Seite 10, 2. Absatz: Die Sätze 2 und 3 sind wie folgt zu korrigieren:
„Die landesweiten Dokumente werden durch [...] und regionale Raumordnungspläne~~erogramme~~ ergänzt. Die darin enthaltenen Entwicklungstendenzen und Anforderungen an das SPNV-System und dessen Ausgestaltung sind entsprechend zu berücksichtigen, den in den Regionalen Raumordnungsplänen formulierten Zielen der Raumordnung und Landesplanung ist zu entsprechen.“
2. • Seite 10: Als 4. Absatz ist neu aufzunehmen:
„Abgesehen von den Aussagen des LEP 2004 zu den Entwicklungsachsen werden diese Aussagen auf regionaler Ebene für den Schienenverkehr weiter differenziert. Die regionalen Raumordnungspläne der vier Planungsregionen treffen dazu für den öffentlichen Verkehr auf der Schiene im Sinne der Daseinsvorsorge verbindliche Festlegungen^x.“
Fußnote ^x: siehe Anlage „yz“

Die Anlage „yz“ sollte die für die einzelnen Planungsregionen einschlägigen Ziele zusammengestellt wiedergeben, für Mittelthüringen den Plansatz 9.2.17 des Regionalen Raumordnungsplanes Mittelthüringen:

„Zwischen den Oberzentren, den Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums und den Mittelzentren Mittelthüringens und der benachbarten Planungsregionen sollen Schnellverbindungen ohne Zwischenhalte erhalten bzw. ausgebaut werden:

- Erfurt – Neudietendorf – Arnstadt – Stadtilm (– Saalfeld),
- (Magdeburg – Sangerhausen –) Sömmerda – Erfurt,
- Erfurt – Neudietendorf – Arnstadt – Plaue (– Suhl – Schweinfurt – Würzburg),
- Erfurt – Erfurt Nord – Straußfurt (– Nordhausen – Northeim),
- Erfurt – Weimar (– Jena – Gera – Altenburg/Greiz/Glauchau),
- (Eisenach –) Gotha – Erfurt – Apolda (– Halle/Leipzig),
- Erfurt – Neudietendorf – Gotha (– Mühlhausen – Leinefelde).

Verbindungen mit möglichst dichtem Taktfahrplan und Halt an allen Zugangsstellen sollen auf folgenden Strecken erhalten bzw. ausgebaut werden:

- (Eisenach –) Gotha – Erfurt – Weimar – Apolda (– Halle/– Leipzig),
- Erfurt – Weimar (– Jena – Gera).

Die Verbindungen sollen möglichst im Takt und ohne Umsteigen (z.B. Flügelzüge) mit Halt an allen Bahnhöfen und Haltepunkten weitergeführt werden in die Richtungen:

- Sangerhausen,
- Saalfeld,
- Suhl/Meiningen,
- Leipzig/Halle,
- Jena.

Darüber hinaus sollen im Schienennahverkehr folgende Relationen bedient werden:

- Gotha – Gräfenroda,
- Friedrichroda – Fröttstädt,
- Erfurt – Gangloffsömmern (– Nordhausen),
- Erfurt – Döllstädt – Tonna (– Bad Langensalza – Leinefelde),
- Erfurt – Ilmenau (– Schleusingen),
- Weimar – Bad Berka – Kranichfeld,
- Erfurt – Sömmerda (– Sangerhausen),
- Gotha (– Bad Langensalza),
- Erfurt – Arnstadt – Stadtilm (– Saalfeld),
- Erfurt – Arnstadt – Plaue – Gehlberg (– Suhl – Meiningen),
- Straußfurt – Sömmerda – Großheringen.“

- Seite 41: Der 5. Absatz sollte wie folgt umformuliert werden:

„Bei der weiteren Entwicklung des SPNV-Angebotes stehen die landesweiten und regionalen Entwicklungsachsen und die Aussagen der regionalen Raumordnungspläne zum öffentlichen Verkehr auf der Schiene im Vordergrund.“

Daraus abgeleitet sind folgende Passagen zu ändern:

- Seite 42, 2. Absatz: Der letzte Aufzählungspunkt „die Abbestellung einzelner SPNV-Linien [...]“ ist zu streichen.

- Seite 43/44, Tabelle 1-4: Auf die Umstellung auf StPNV zwischen Fröttstädt und Friedrichroda ist zu verzichten.
 - Seite 43/44, Tabelle 1-4: Die Relation Straußfurt-Sömmerda sollte in das Zielkonzept aufgenommen werden.
3. Seite 54, Aufzählungspunkt „Für Strecken im Regionalnetz“: Hier sollte die Verbindung Erfurt – Saalfeld für einen Ausbau vorgesehen werden.
 4. • Seite 40: Der letzte Aufzählungspunkt sollte wie folgt ergänzt werden:
 „Verbesserung der Verknüpfung des SPNV mit dem StPNV [...] durch geschlossene Beförderungsketten (Fahrplanabstimmungen, Ergänzungsangebote im Busverkehr, integrierte Verknüpfungsstellen) in Abstimmung mit den kommunalen Aufgabenträgern.“
 - Seite 59, Verknüpfung SPNV – StPNV: Der 2. Satz sollte folgendermaßen ergänzt werden:
 „Entscheidend für die Qualität der Verkehrsangebote ist jedoch neben der Schaffung integrierter Verknüpfungsstellen auch die Fahrplangestaltung [...] “
 5. Seite 62, 1. Absatz: Als dritter Satz ist einzufügen:
„Dazu zählen insbesondere Vergünstigungsmöglichkeiten wie BahnCard, Mehrfahrtenkarten und Gruppentarife in Verbindung mit Frühbucherrabatten.“
 6. Seite 41, letzter Absatz: Die Aufzählung sollte durch folgende Punkte an dritter und vierter Stelle ergänzt werden:
„□ möglichst nahe gelegene Zugangsstellen,“
„□ Angebote an Tagesrandverbindungen insbesondere am Wochenende und zu Feiertagen.“

Hinweis:

- Seite 22, 3. Anstrich unter dem Aufzählungspunkt „Weitere Daten“:
 Die Planungsregionen stellen keine Nahverkehrspläne auf.

Begründung:

Zu 1.

§ 5 Abs. 1 ThürÖPNV formuliert für die Aufstellung und Fortschreibung des Nahverkehrsplanes, dass er den Zielen der Raumordnung, Landesentwicklung und Landesplanung unter Beachtung der Belange des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu entsprechen hat.

Ziele der Raumordnung sind gem. § 3 Abs. 1 Nr. 3 ROG „verbindliche Vorgaben in Form von räumlich und sachlich bestimmten oder bestimmbar, vom Träger der Landes- oder Regionalplanung abschließend abgewogenen textlichen oder zeichnerischen Festlegungen in Raumordnungsplänen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums...“. Gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 sind diese von öffentlichen Stellen bei ihren raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten. Der Nahverkehrsplan ist auf Grund der Aussagen zum Zielkonzept des SPNV, der wesentlich den Leistungsaustausch zwischen den Zentralen Orten im öffentlichen Verkehr erbringt, raumbedeutsam.

Zu 2.:

In den regionalen Raumordnungsplänen der vier Planungsregionen des Freistaates werden die grundsätzlichen Aussagen des LEP 2004 und räumlich und sachlich bestimmt oder bestimmbar konkretisiert. Dies zeigt die auf Seite 10 wiedergegebene allgemeine Aussage des LEP gegenüber der als weiterer Anhang vorgeschlagenen Ergänzung aus dem Regionalen

Raumordnungsplan (RROP) Mittelthüringen. Regionale Entwicklungsachsen sind zudem weder im LEP 2004 noch in den regionalen Raumordnungsplänen ausgewiesen.

Dass auch die im LEP 2004 ausgewiesenen Entwicklungsachsen keine umfassend geeignete Orientierung für die Entwicklung des SPNV darstellen, wird im Abschnitt 3.8 Schlussfolgerungen mit den Ausführungen unter „Landesbedeutsame Entwicklungsachsen ohne SPNV-Angebot“ dokumentiert. Hier kommt die Multifunktionalität der Entwicklungsachsen zum Tragen, die neben der Schiene vor allem auch die Straße als Bestandteil aufweisen und somit nicht in jedem Fall als Grundlage für das vorliegende Nahverkehrskonzept dienen können. Eine Ergänzung um die Inhalte der regionalen Raumordnungspläne (aktuell gültig: die Regionalen Raumordnungspläne von 1999 (RROP) der vier Planungsregionen, zukünftig dann die Regionalpläne) sind mit ihren Zielen der Raumordnung und Landesplanung daher unerlässlich (siehe auch Begründung zu 1.).

Die Aussage des Zielkonzeptes steht somit im Widerspruch zu RROP Mittelthüringen 9.3.2.4 (Regionale Nebenverbindungen). Insbesondere die Verbindung Fröttstädt-Friedrichroda dient der touristischen Erschließung und der Verbindung der Unterzentren (im künftigen Regionalplan: Grundzentren) Friedrichroda, Waltershausen mit dem höherstufigen Netz. Zudem besteht ein Widerspruch zu RROP Mittelthüringen 9.2.17, der den Erhalt der Relation als Bedienung im ÖPNV fordert. Durch eine Einstellung des Schienenverkehrs ist mit dem Verlust der sehr guten Verbindungsqualität (gem. Richtlinie zur integrierten Netzentwicklung; S. 33) im ÖV zwischen dem Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums Gotha und Friedrichroda zu rechnen. Der Busverkehr erreicht auf Grund der langen Reisezeit nur mangelhafte Verbindungsqualität und verschlechtert somit den Leistungsaustausch zwischen den Friedrichroda und Gotha.

Zu 3.:

Bislang weist der Streckenabschnitt nur befriedigende Verbindungsqualität gem. Richtlinie zur integrierten Netzentwicklung auf. Der Fortschreibungs-Entwurf des Regionalplanes Mittelthüringen greift dies unter G 3-5 auf und formuliert deshalb, dass die Reisegeschwindigkeit auf der Schienenverbindung Arnstadt – Stadtilm – Saalfeld erhöht werden soll. Hintergrund ist die Tatsache, dass die geplante schnelle Straßenanbindung (B90n) die Konkurrenz zur Überregionalen Schienenverbindung noch verschärfen dürfte und die Verbindung, die bisher in Tabelle 3-12 zwischen Erfurt und Saalfeld mit einer kürzeren Kernreisezeit aufgelistet ist, sich dann in Tabelle 3-13 mit den verlängerten Reisezeiten wiederfinden wird, aus der sich dann der o.g. und bereits jetzt absehbare Handlungsbedarf ergibt. Eine gleichermaßen attraktive Schienenverbindung kann nur erreicht werden, wenn die Strecke so ertüchtigt wird, dass sich die Fahrzeiten verkürzen lassen. Auf Grund der Topographie und der Streckenführung ist eine Verbesserung der Reisezeit v.a. allem durch den Einsatz von Neigetechnik möglich.

Zu 4.:

Für die Mittelzentren Apolda und Sömmerda sowie für das Unterzentrum Kölleda wird in Kapitel 3 des NVP die Aussage getroffen, dass die Verknüpfungspunkte Bahn / Bus relativ weit auseinander liegen (S. 29). Es ist davon auszugehen, dass dieser Umstand die Attraktivität des Verbundes Bahn/ Bus gegenüber dem Individualverkehr schwächt und dadurch das in diesen Zentren vorhandene Potential für den ÖV nicht entsprechend genutzt wird. Der Aspekt wird im Nahverkehrsplan richtigerweise angesprochen, seine ausdrückliche Ergänzung fehlt jedoch sowohl in der Zielstellung (Seite 40) als auch im Zielkonzept (S. 59) und fördert damit das Zielbewusstsein des Nahverkehrsplanes.

Zu 5.:

Entscheidungen für oder gegen eine Sache entscheidet der Einzelne am häufigsten über das Geld. Das trifft in besonderem Maße beim Verkehr zu. Hier bietet vor allem der SPNV eine Reihe von Möglichkeiten, die z.T. entweder durch Wegfall oder durch entgegen wirkende Regelungen im Verkehrsverbund dem Fahrgast nicht mehr zur Verfügung stehen. Tarifgestaltung ist der Hauptfaktor, um den SPNV auch für die touristische Entwicklung Thürin-

gens sowie den regionalen Tagestourismus attraktiv zu halten. Neben den einfacheren Tarifangeboten sind es die spezielleren Angebote, die, im Ernstfall auch mit einem etwas erhöhten Aufwand (z.B. Frühbuchung) zugänglich, genutzt werden. Das beste Beispiel war der Start des Schöne-Wochenende-Ticket.

Zu 6.:

Neben einem günstigen Tarifangebot ist ein weiteres wichtiges Entscheidungsmerkmal der Nutzung des SPNV für den Fahrgast die möglichst unkomplizierte Erreichbarkeit der Zugangsstellen. Dies ist besonders dann wichtig, wenn über die Auffassung von Zugangsstellen nachgedacht wird. Hier ist die RPG im Rahmen der Fortschreibung ihres Regionalplanes sogar der Auffassung, dass eher weitere Zugangsstellen geschaffen werden müssen. Ganz konkret sind dies in Erfurt die Leipziger Straße an den Strecken Erfurt Hbf – Nordhausen/Sangerhausen/Bad Langensalza sowie in Sömmerda-Süd an der Strecke Erfurt-Sangerhausen.

Eine Auffassung von Haltepunkten wird von Seiten der RPG daher auch unter Respektierung von Kostenaspekten abgelehnt. Sind die Zugangsstellen zum SPNV zu weit entfernt und/oder nur mit einem erheblichen Aufwand erreichbar (zu große Entfernung, keine direkte Anbindung mit Bus), fällt die Entscheidung zu Ungunsten des SPNV, die Nachfrage wird selbstverschuldet reduziert und widerspricht den selbst gesteckten Zielen einer Attraktivierung des SPNV. Gleiches gilt umgekehrt natürlich auch für den Fall, dass Ziele mit dem SPNV nicht mehr erreicht werden können. Daher darf es im Grunde keinen weiteren Rückzug aus der Fläche mehr geben (siehe dazu auch 4. Aufzählungspunkt unter 2.).

In die gleiche Richtung geht auch die Aufrechterhaltung eines SPNV-Angebotes am Abend und in der Nacht – vor allem am Wochenende und an/vor Feiertagen. Ohne ein entsprechendes Angebot ist es den Bewohnern des ländlichen Raumes oder allein schon der Mittel- und Grundzentren gar nicht möglich, kulturelle oder Freizeitangebote der anderen Zentralen Orte (Mittelzentren mit Funktionen eines Oberzentrums und Oberzentren, für Mittelthüringen: Erfurt, Gotha, Weimar) wahrnehmen zu können. Dies wird umso bedeutender, wenn auch gerne der Genuss alkoholischer Getränke mit diesen Aktivitäten verbunden wird (z.B. Disco, Konzerte, etc.). Hier entfaltet ein solches Angebot sogar positive Wirkungen über die eigentlichen verkehrlichen Aspekte hinaus.

gez. Bausewein
Vorsitzender