



REGIONALE PLANUNGSGEMEINSCHAFT MITTELTHÜRINGEN

Körperschaft des öffentlichen Rechts
Planungsausschuss

Beschluss Nr. PLA 30/06/13 vom 15.10.2013

Stellungnahme

der Regionalen Planungsgemeinschaft Mittelthüringen (RPG) zum

Entwurf des Nahverkehrsplans für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen

Das Land Thüringen ist gemäß § 3 des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und hat für seinen Zuständigkeitsbereich einen Nahverkehrsplan für den SPNV aufzustellen. Der Nahverkehrsplan hat einen Planungshorizont von fünf Jahren und ist bedarfsgerecht fortzuschreiben (§ 5).

Der erste Nahverkehrsplan für den SPNV in Thüringen wurde im Jahr 1998 erstellt. Die 1. Fortschreibung erfolgte im Jahr 2001/2002 und die zweite im Jahre 2007/2008.

Der Nahverkehrsplan soll auf der Basis der verkehrspolitischen Zielstellung der Landesregierung (siehe Landesverkehrsprogramm Thüringen 2007 sowie Landesentwicklungsplan) die mittel- und langfristige Entwicklung des SPNV darstellen (§ 6 ThürÖPNVG). Er beinhaltet insbesondere eine Bestandsanalyse des ÖPNV-Angebots und der Infrastruktur, Schätzungen über den zu erwartenden ÖPNV-Bedarf, Strategien und Maßnahmen zur Organisation des ÖPNV sowie Aussagen zur Angebotsgestaltung und Infrastrukturentwicklung.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens nach § 5 (5) ThürÖPNVG fasst der Planungsausschuss der RPG auf der Grundlage des vorliegenden Entwurfs zum Nahverkehrsplan folgenden Beschluss:

Zum Entwurf des Nahverkehrsplans für den Schienenpersonennahverkehr werden folgende Anregungen gegeben:

- 1) Die Aussagen zur Angebotsgestaltung sind auf einen Zeitraum von 15 Jahren zu erweitern.**
- 2) Die Aussagen zur Angebotsgestaltung sollten Szenarien enthalten, die sich mit dem Fall beschäftigen, dass für die Regionalisierungsmittel ab 2015 keine Dynamisierung mehr erfolgt.**
- 3) Die durch den neuen Fernverkehrsknotenpunkt Erfurt entstehenden Nachteile für den SPNV sind zu benennen:**
 - a. In Abbildung 4-4 auf Seite 39 sind nicht nur die Reisezeitgewinne, sondern auch die Reisezeitverluste darzustellen.**

- b. In Abschnitt 4.3 ist darzustellen, was die Verknüpfung der SPNV-Linien mit dem Fernverkehr in Erfurt für die Umsteigezeiten zwischen den SPNV-Linien bedeutet und auf welchen Relationen sich die Umsteigezeiten verlängern.
 - c. In Abschnitt 6.3, erster Absatz, ist darzulegen, in welchem Maße sich die Regionen untereinander besser verknüpfen lassen, wenn sich die Umsteigezeiten zwischen den SPNV-Linien in Erfurt verlängern.
 - d. Es ist darzustellen, inwiefern künftig Regionalexpresszüge und Regionalbahnen, die häufiger als im Stundentakt auf einer Strecke verkehren, zeitlich entzerrt werden können. Dabei ist auch darzulegen, wie die Verknüpfung der SPNV-Linien mit dem Fernverkehr in Erfurt dies beeinflusst.
- 4) Es ist darzulegen, welche Anstrengungen das Land unternehmen wird, um die Nachfrage auf den Strecken mit niedriger Querschnittsbelastung zu stabilisieren oder zu steigern. Insbesondere ist
- a. auf der Strecke Friedrichroda – Fröttstädt die Abbestellung der Verdichterzüge in der Hauptverkehrszeit rückgängig zu machen.
 - b. für die Züge der Pfefferminzbahn die Durchbindung nach Naumburg wieder herzustellen.
- 5) Die Schienenverbindung Nordhausen – Erfurt ist vordringlich zu sanieren.
- 6) In Kapitel 5.4 sind für die folgenden Standorte, neu einzurichtende Zugangsstellen aufzunehmen: Apfelstädt, Erfurt-Leipziger Straße, Kromsdorf, Sömmerda-Süd. Des Weiteren ist zu prüfen, ob vorhandene Zugangsstellen der Siedlungsentwicklung angepasst werden sollten.

Hinweis: In der Abbildung 4-6 ist im rechten Teil die Beschriftung der Fernverkehrspfeile zu korrigieren.

Begründung:

Zu 1) Der Nahverkehrsplan wird, was die Aussagen zur Angebotsgestaltung anbelangt, als unzureichend betrachtet. Das hängt jedoch vor allem mit den gesetzlichen Rahmenbedingungen zusammen:

- Durch die Splittung der Zuständigkeit für den Straßenpersonennahverkehr (StPNV) und den SPNV werden Verknüpfungen zwischen beiden Systemen nur allgemein betrachtet, statt konkret Lösungswege aufzuzeigen.
- Der im ThürÖPNVG vorgegebene Planungshorizont von fünf Jahren ist für die Aussagen zur Angebotsgestaltung unzureichend. Da die Verkehrsverträge zwischen dem Land Thüringen und den Eisenbahnverkehrsunternehmen i.d.R. eine Laufzeit von 10 bis 15 Jahren haben, wird unter dem Punkt Angebotsgestaltung in großen Teilen das wiedergegeben, was schon längst vertraglich fixiert wurde. Anregungen zur Angebotsgestaltung, die im Rahmen des derzeitigen Anhörungsverfahrens beim Aufgabenträger eingehen, können somit nur dann überhaupt berücksichtigt werden, wenn sie sich zufällig auf diejenigen Teilnetze beziehen, für die die Vergabe nicht in den vergangenen Jahren gerade erst abgeschlossen wurde.

Der Nahverkehrsplan wird dem Wesen eines Planes nur dann gerecht, wenn er auch beim Punkt Angebotsgestaltung nicht (nur) das wiedergibt, was bereits fixiert wurde, sondern wenn es sich bei den Aussagen tatsächlich um Planungen für die Zukunft handelt.

Zu 2) Auf Seite 76 des Entwurfs zum Nahverkehrsplan heißt es: *„Sofern die Regionalisierungsmittel ab 2015 nicht an die real zu erwartenden Kostensteigerungen angepasst werden bzw. sogar Reduzierungen gegenüber der bisherigen Dynamisierung erfolgen, sind Einschnitte im ÖPNV zu erwarten. Diese würden dann vorrangig die Bereiche Investitionsförderung und das Verkehrsangebot insbesondere auf schwach nachgefragten SPNV-Strecken betreffen.“*

Sowohl bei der Investitionsförderung als auch beim Verkehrsangebot wären Kürzungen sehr schmerzlich und bedürfen daher einer reiflichen Überlegung. Die Frage, wo Kürzungen vorgenommen werden sollten, ist dann Gegenstand der entwickelten Szenarien, die auf dieser Grundlage nicht über das laufende Tagesgeschäft vom Aufgabenträger beantwortet, sondern breit diskutiert wird, damit eine möglichst verträgliche und akzeptierte Lösung gefunden werden kann. Dazu wäre es sinnvoll, potenzielle Fallgestaltungen im Nahverkehrsplan durchzuspielen. Andernfalls müsste in ausbleibenden finanziellen Mitteln der Ausgangspunkt für eine weitere Fortschreibung des Nahverkehrsplans gesehen werden.

Zu 3) Dass Erfurt neuer Fernverkehrsknotenpunkt wird, hat unbestritten große Vorteile – vor allem für Fernreisende von Erfurt aus, aber auch für einige weitere Städte und Gemeinden. Gleichzeitig ist aber auch offensichtlich, dass der Fernverkehrsknotenpunkt Nachteile für andere Städte und Gemeinden mit sich bringt: Teilweise verlieren die Städte ihre bisherige Einbindung in den Fernverkehr (z.B. Weimar), teilweise ist zu befürchten, dass weniger Freiheiten für die SPNV-Angebotsgestaltung bestehen.

Nur wenn auch die Nachteile, die durch den neuen Fernverkehrsknotenpunkt entstehen, benannt werden, besteht ausreichend Transparenz, damit sich die (Fach-)Öffentlichkeit ein eigenes Bild von der neuen Situation machen kann. Unbegründete Befürchtungen könnten zerstreut und tatsächlich entstehenden Nachteilen frühzeitig entgegengewirkt werden.

Die im vierten Abschnitt angesprochene Entzerrung von Regionalexpresszügen und Regionalbahnen, die häufiger als im Stundentakt auf einer Strecke verkehren, ist insbesondere zwischen Erfurt, Weimar und Jena von Bedeutung. Im Regionalplan Mittelthüringen ist hierzu ein Grundsatz (G 3-3) formuliert: *„Zwischen den Zentralen Orten Erfurt – Weimar – (Jena) soll ein S-Bahn ähnlicher vertakteter Schienenpersonennahverkehr erfolgen.“* In der Begründung wird ausgeführt: *„Die eng benachbarten Oberzentren Erfurt und Jena bilden zusammen mit dem Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums Weimar den wichtigsten Bevölkerungsschwerpunkt Thüringens. Die Region ist durch intensive Verflechtungen zwischen den Zentren gekennzeichnet. Dies macht einerseits einen attraktiven Schienenpersonennahverkehr notwendig, andererseits kann die Region auch durch das damit verbundene Zusammenwachsen ihre Chancen als attraktiver Wirtschafts- und Wohnstandort im nationalen und internationalen Maßstab besser wahrnehmen. Zudem besteht die Möglichkeit, Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. ... S-Bahn ähnlicher Verkehr ist durch einen Taktfahrplan mit dichter Zugfolge ... gekennzeichnet.“*

Zu 4) Im Entwurf zum Nahverkehrsplan wird auf Seite 76 bereits angedeutet, dass das Angebot auf nachfrageschwachen Schienenverbindungen abbestellt werden könnte, wenn weniger finanzielle Mittel zur Verfügung stehen als erwartet. Dies steht im Widerspruch zu Z 3-1 sowie G 3-8 des Regionalplans Mittelthüringen. In diesen Plansätzen werden die Ilmtalbahn, die Friedrichrodaer Bahn und die Pfefferminzbahn als Regional bedeutsame Schienenverbindungen festgesetzt. Gemäß Begründung bindet die Ilmtalbahn das Grundzentrum Bad Berka an das Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums Weimar und an die höhere Netzebene an. Die Friedrichrodaer Bahn verbindet die Grundzentren Friedrichroda und Waltershausen miteinander. Dank des zentral gelegenen Bahnhofes in Waltershausen und der auf kurzer Strecke erfolgenden Anbindung an die übergeordnete Bahnstrecke Richtung Gotha bzw. Eisenach gewährleistet die Bahnlinie eine attraktive Erschließung der beiden Städte.

Im Verlauf der Pfefferminzbahn werden die vier Grundzentren Weißensee, Kölleda, Buttstädt und Bad Sulza untereinander sowie mit dem Mittelzentrum Sömmerda in sehr guter Verbindungsqualität verbunden. Gleichzeitig gewährleistet die Bahnlinie die Anbindung an Schienenverbindungen höherer Stufe. Die Schienenverbindung hat darüber hinaus für denverkehrlichen Anschluss des Industrie- und Gewerbegebietes Kiebitzhöhe (Kölleda) und des Vorranggebietes Großflächige Industrieansiedlung IG-3 Sömmerda / Kölleda eine hohe Bedeutung.

Das Land Thüringen sollte nicht leichtfertig auf nachfrageschwächeren Schienenverbindungen das Angebot abbestellen. Viele nachfrageschwächere Schienenverbindungen haben neben der Verkehrsfunktion für die ansässige Bevölkerung eine große Bedeutung für den Tourismus. G 3-9 des Regionalplans Mittelthüringen legt fest, dass mit der Ilmtalbahn die Erschließung des Vorbehaltsgebiets Tourismus und Erholung Ilmtal sowie die Anbindung der Regional bedeutsamen Tourismusorte Bad Berka und Kranichfeld sichergestellt werden soll. Besondere Bedeutung hat die Ilmtalbahn für den Radtourismus. Diese Funktion lässt sich niemals durch eine Busverbindung ersetzen. Nicht nur, dass es immer kompliziert ist, Fahrräder in Bussen mitzunehmen, sondern es wird an Wochenenden auch nie einen so dichten Takt an Bussen geben, wie die Schiene ihn vorhält. Bestellte man den Schienenverkehr ab, würde das einen großen Schlag für die mühsam aufgebaute touristische Infrastruktur bedeuten.

Gleichzeitig bringen die kleinen Bahnlinien zusätzliche Fahrgäste für die größeren Strecken (z.B. Friedrichroda – Fröttstädt), manchmal wirken sie sogar netzbildend (z.B. Pfefferminzbahn). Wird der Verkehr auf diesen Strecken abbestellt, werden dadurch auch die angrenzenden Schienenverbindungen und damit das Gesamtsystem geschwächt.

G 3-10 des Regionalplans setzt fest, dass die Regional bedeutsamen Schienenverbindungen so saniert, unterhalten und bedient werden sollen, dass sie gegenüber der Straße konkurrenzfähige Reisezeiten gewährleisten. Das Land Thüringen steht damit in der Pflicht, Anstrengungen zu unternehmen, um die nachfrageschwächeren Schienenverbindungen zu stabilisieren. Dazu gehört insbesondere auch, dass, wie in der Begründung zu G 3-10 ausgeführt, bestimmte Standards in der Bedienung erfüllt werden. Wird dagegen das Angebot nach und nach gekürzt, setzt sich dadurch ein negativer Kreislauf in Gang. Diese Entwicklung ist aus den vergangenen Jahrzehnten Verkehrspolitik im Bahnbereich hinlänglich bekannt. Wenn die Verdichtzüge in der Hauptverkehrszeit gestrichen werden oder die durchgehende Verbindung ins nächste größere Zentrum entfällt, ist das absolut kontraproduktiv: Aus Tabelle 3-3 ist ersichtlich, dass dies umgehend zu einem deutlichen Rückgang der Fahrgastzahlen führt.

Als weitere Maßnahme zur Stabilisierung der Fahrgastzahlen ist auch zu prüfen, inwiefern neue Zugangsstellen eingerichtet oder bestehende der Siedlungsentwicklung angepasst werden können (siehe G 3-26 des Regionalplans Mittelthüringen, siehe auch die Ausführungen unter Punkt 6 dieser Stellungnahme).

Zu 5) In Tabelle 5-3 des Entwurfs des Nahverkehrsplanes werden folgende Maßnahmen für die Strecke Erfurt – Wolframshausen – Nordhausen aufgeführt:

- Ausbau des Streckenabschnitts Erfurt – Wolframshausen und Geschwindigkeitserhöhung auf bis zu 120 km/h
- Geschwindigkeitserhöhung Nordhausen – Wolframshausen auf bis zu 140 km/h
- Sicherungstechnische Anpassungen an zwölf Bahnübergängen

G 3-5 des Regionalplans Mittelthüringen setzt fest: „Im überregional bedeutsamen Netz soll die Schienenverbindung Erfurt – Straußfurt – (Sonderhausen – Nordhausen) zum Zwecke einer nachhaltigen Angebotsverbesserung und Fahrzeitverkürzung vordringlich ausgebaut werden.“ Als Begründung wird angeführt: „Die Schienenverbindung Erfurt – Nordhausen wird

ihrer Funktion als Überregional bedeutsame Schienenverbindung derzeit nicht gerecht. Insbesondere die erreichbaren Reisegeschwindigkeiten liegen deutlich unterhalb des wünschenswerten Zustandes. So erreicht die Luftliniengeschwindigkeit als Indikator für die Verbindungsqualität zwischen Zentren nur einen Wert von deutlich unter 50 km/h (befriedigende Verbindungsqualität). Wird dazu noch die B 4 zwischen Erfurt und Nordhausen ausgebaut, wird es ein Missverhältnis zwischen der Straßen- und der Schienenverbindung geben. Mit einer Streckensanierung könnten vor allem unter den Pendlern nach Erfurt weitere Fahrgäste gewonnen werden.“

Zu 6) In Grundsatz G 3-26 des Regionalplans Mittelthüringen heißt es: „Zur langfristigen Sicherung des Schienenpersonennahverkehr-Angebotes sollen zusätzliche Zugangsstellen eingerichtet bzw. vorhandene Zugangsstellen der Siedlungsentwicklung angepasst werden.“ Im Weiteren werden explizit die vier neu einzurichtenden Zugangsstellen angeführt.

Die dazu gehörende Begründung lautet: „Der Schienenpersonennahverkehr spielt in Mittelthüringen im öffentlichen Nahverkehr die Hauptrolle bei der Anbindung der Zentralen Orte. Um diese Anbindung für die Zukunft zu sichern, müssen Maßnahmen ergriffen werden, die die Nachfrage trotz Bevölkerungsrückganges stabilisieren. Bei geeigneter Siedlungsdichte und Zielattraktivität durch bedeutsame Verkehr induzierende Infrastruktureinrichtungen (Bildungseinrichtungen, Freizeit- und Erholungseinrichtungen, Arbeitsstätten) können neue oder verlagerte Zugangsstellen, auch in Form von neuen Verknüpfungspunkten mit dem motorisierten Individualverkehr, hierzu einen Beitrag leisten, indem sie zusätzliche Fahrgastpotenziale erschließen und so zu nachhaltigen Entwicklung der Siedlungsstruktur entlang der Schieneninfrastruktur beitragen. Die Verlagerung von Zugangsstellen kommt vor allem dann in Frage, wenn der siedlungsstrukturelle Schwerpunkt außerhalb eines fußläufig erschließbaren Einzugsbereiches von 1.000m liegt.

Die ausgewiesenen Zugangsstellen besitzen aufgrund der hohen Zielattraktivität (Bildungseinrichtung, Vorranggebiet Großflächige Industrieansiedlung) und des bevölkerungsreichen Einzugsbereiches besondere Potenziale zur Einrichtung einer neuen Zugangsstelle zum Schienenpersonennahverkehr. Vor Umsetzung der Zugangsstellen sind jedoch zu weiteren Unterlegung des Bedarfes fachliche Potenzialstudien notwendig.“

gez. Hertwig
Vorsitzender