



REGIONALE PLANUNGSGEMEINSCHAFT MITTELTHÜRINGEN

Körperschaft des öffentlichen Rechts
Planungsausschuss

Beschluss Nr. PLA 33/01/14 vom 05.03.2014

Stellungnahme

der Regionalen Planungsgemeinschaft Mittelthüringen (RPG) zur

Fortführung des Nahverkehrsplans des Ilm-Kreises für den Planungszeitraum vom 01.04.2014 bis 31.03.2019

Aufgabenträger für den Straßenpersonennahverkehr (StPNV) sind gemäß dem Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) die Landkreise und die kreisfreien Städte. Sie haben für ihren Zuständigkeitsbereich Nahverkehrspläne für einen Zeitraum von 5 Jahren aufzustellen. Die Nahverkehrspläne sind bedarfsgerecht fortzuschreiben.

Der Nahverkehrsplan stellt auf der Basis der verkehrspolitischen Zielstellung die mittel- und langfristige Entwicklung des ÖPNV dar. 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.

Bisher hat der Landkreis folgende Nahverkehrspläne aufgestellt bzw. fortgeschrieben:

- Nahverkehrsplan Ilm-Kreis 1997 – 2001
- Nahverkehrsplan Ilm-Kreis, Fortführung für den Planungszeitraum 2002 – 2006
- Nahverkehrsplan Ilm-Kreis, Fortführung für den Planungszeitraum 2007 – 2011
- Nahverkehrsplan Ilm-Kreis, Fortführung für den Planungszeitraum 2009 – 2014

Derzeit wird der Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen fortgeschrieben. Sein Entwurf ist in den Entwurf zur Fortführung des Nahverkehrsplans des Ilm-Kreises für den Planungszeitraum 2014 – 2019 eingeflossen.

Mit Schreiben vom 30.1.2014 hat der Ilm-Kreis die RPG in das laufende Beteiligungsverfahren eingebunden. Der Planungsausschuss der RPG hat den Entwurf zur Fortführung des Nahverkehrsplans des Ilm-Kreises für den Planungszeitraum vom 01.04.2014 – 31.03.2019 beraten und fasst auf der Basis von § 14 Abs. 2 Thüringer Landesplanungsgesetz folgenden Beschluss:

Dem Entwurf zur Fortführung des Nahverkehrsplans des Ilm-Kreises für den Planungszeitraum vom 01.04.2014 – 31.03.2019 wird mit den folgenden Maßgaben und Hinweisen zugestimmt:

1. **Bei der Fortführung des Nahverkehrsplans müssen das Ziel der Raumordnung Z 4.1.21 des Landesentwicklungsplans 2004 beachtet sowie die Grundsätze der Raumordnung G 4.1.2 des Landesentwicklungsplans und G 3-22, G 3-23, G 3-24**

sowie G 3-25 des Regionalplans Mittelthüringen berücksichtigt werden. Das betrifft insbesondere die folgenden Abschnitte des Nahverkehrsplans:

- 1.1. Unter Punkt 3.1 (Zielsetzung und Qualitätsmerkmale) sollte angesichts von G 4.1.2 des Landesentwicklungsplans und G 3-22 des Regionalplans Mittelthüringen geprüft werden, doch eine Schwachstellenanalyse für die Anschlusssicherung durchzuführen.
 - 1.2. Unter den Punkten 3.2 (Standards der Erschließungsqualität) und 3.3 (Standards der Verbindungsqualität) muss eine Auseinandersetzung mit G 3-25 des Regionalplans Mittelthüringen stattfinden.
 - 1.3. Unter den Punkten 3.2.2 (Erreichbarkeit zentraler Orte) und 3.3 (Standards der Verbindungsqualität) muss eine Auseinandersetzung mit Z 4.1.21 des Landesentwicklungsplans und mit G 3-22 des Regionalplans Mittelthüringen stattfinden.
 - 1.4. Unter Punkt 3.3.2 (Netzebenen, Verkehrszeiten und Bedienungshäufigkeiten) müssen die Grundsätze G 3-23 und G 3-24 des Regionalplans Mittelthüringen berücksichtigt werden: Die Relationen Stadtilm – Kranichfeld und Ilmenau – Bahnhof Rottenbach sollten in das StPNV-Grundnetz aufgenommen werden.
Für die auf Seite 38 so bezeichneten „Regional bedeutsamen StPNV-Linien“ sollte ein anderer Begriff gefunden werden.
 - 1.5. Unter Punkt 3.3.4 (Anschlusssicherung) sollte dargestellt werden, welches die „wichtigen Verknüpfungshaltestellen des ÖPNV ...“ sind. Gegebenenfalls sollte auf Punkt 3.4.3 (Verknüpfungspunkte) verwiesen werden.
Unter Punkt 3.4.3 selbst muss eine Auseinandersetzung mit G 3-22 des Regionalplans Mittelthüringen und den in Karte- 3-1 definierten Verknüpfungspunkten stattfinden.
 - 1.6. Das unter Punkt 6.2.1 (Tourismusverkehr – Umsetzung des Konzepts NATURErfahrung Biosphäre) erläuterte Konzept zur Angebotsentwicklung in Bezug auf die Rennsteigbahn und das RennsteigBus-System sollte unbedingt weiterverfolgt werden.
 - 1.7. Der Ilm-Kreis sollte sich dringend im Nahverkehrsplan dazu bekennen, dass parallel zur Angebotsentwicklung der Rennsteigbahn die Buslinie 300 (Ilmenau – Suhl) im Abschnitt zwischen Ilmenau und Bahnhof Rennsteig entsprechend reduziert wird. Insbesondere sollten diejenigen Zeiten, zu denen ein Zug fährt, im Fahrplankontakt der Buslinie ausgelassen werden.
 - 1.8. Unter Punkt 6.2.2 (Stadtbus Arnstadt – Liniennetzoptimierung und verbesserte Erschließung des Industrie- und Gewerbegebietes Erfurter Kreuz) sollte festgelegt werden, dass mindestens die Stadtbus-Linie 2 am Bahnhof Arnstadt mit dem Zugverkehr vertaktet wird.
2. Es sollte in Erwägung gezogen werden, die Grundsätze der Raumordnung des in Aufstellung befindlichen Landesentwicklungsprogramms Thüringen zu berücksichtigen.

3. **Im Abschnitt 6.1 (Prüf-, Planungs- und Handlungsbedarf) sollte zum Aufzählungspunkt „Reduktion bzw. Beseitigung von aufgezeigten Schwachstellen im ÖPNV-System“ ergänzend erläutert werden, um welche Schwachstellen es sich handelt, wo diese aufgezeigt wurden und welche Lösungen sich anbieten.**
4. **Hinweis: Mittlerweile liegt das Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 im 2. Entwurf vor. Das sollte in den Quellen korrigiert werden.**

Begründung:

Zu 1) § 4 Abs. 1 Nr. 1 Raumordnungsgesetz (ROG) bestimmt: „Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen öffentlicher Stellen, ... sind Ziele der Raumordnung zu beachten sowie Grundsätze ... der Raumordnung in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen.“ Nahverkehrspläne, wie der hier vorliegende Entwurf für den Ilm-Kreis, stellen unstrittig eine raumbedeutsame Planung einer öffentlichen Stelle dar.

Raumordnungspläne in Thüringen, die den Ilm-Kreis betreffen, sind der geltende Landesentwicklungsplan 2004 und der geltende Regionalplan Mittelthüringen. Beide Pläne enthalten Festsetzungen zur Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs. Wichtig ist bei allen Festsetzungen auch deren Begründung: Sie enthält Einzelheiten und trägt zum Verständnis bei.

Aus dem derzeitigen Entwurf des Nahverkehrsplans 2014 – 2019 für den Ilm-Kreis ist nicht ersichtlich, dass die Raumordnungspläne für den Entwurf des Nahverkehrsplans ausgewertet worden wären: Die Festsetzungen der Raumordnungspläne werden weder genannt, noch ist erkennbar, dass eine Auseinandersetzung mit ihrem Inhalt stattgefunden hätte.

Zu 1.1) Aus Tabelle 13 auf Seite 35 ist ersichtlich, dass für die Anschlussicherung keine Schwachstellenanalyse vorgesehen ist. Damit gibt es unter 3.3.4 (Anschlussicherung) zwar Standards für die Anschlusszeit (also die Umsteigewartezeit) an Verknüpfungspunkten, aber es wird offensichtlich nicht überprüft, ob die Anschlüsse in der Praxis gelingen. Funktionierende Anschlüsse sind jedoch ein wichtiges Kriterium für die Qualität des ÖPNV, und nur wenn die Anschlüsse gesichert sind, werden die Grundsätze der Raumordnung G 4.1.2 des Landesentwicklungsplans (LEP) und G 3-22 des Regionalplans auch tatsächlich umgesetzt: G 4.1.2 des LEP fordert die Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger und G 3-22 des Regionalplans definiert Verknüpfungspunkte für den ÖPNV.

Zu 1.2) Der Grundsatz G 3-25 des Regionalplans Mittelthüringen formuliert, in den Vorbehaltsgebieten Tourismus und Erholung attraktive Angebote im Nahverkehr für Urlauber und Naherholungssuchende vorzuhalten. Im Ilm-Kreis wurden drei Vorbehaltsgebiete Tourismus und Erholung ausgewiesen: Burgenland „Drei Gleichen“, „Ilmtal“ und „Thüringer Wald“. Ihre Lage und Ausdehnung kann der Karte 4-2 bzw. der Raumnutzungskarte des Regionalplans entnommen werden.

Bislang fehlt bei den Ausführungen unter 3.2 (Standards der Erschließungsqualität) und 3.3 (Standards der Verbindungsqualität) des Entwurfs zum Nahverkehrsplan eine Differenzierung für die Teile des Landkreises, die innerhalb der ausgewiesenen Vorbehaltsgebiete Tourismus und Erholung liegen. Insbesondere fällt auf, dass in Tabelle 16 auf Seite 37 die Wochenenden ganztägig und kreisweit zur Schwachverkehrszeit erklärt werden. Laut Tabelle 17 auf Seite 38 werden dementsprechend im StPNV-Grundnetz nur mindestens zwei Fahrtenpaare vorgesehen; im Ergänzungsnetz gilt gar kein Mindestangebot. G 3-25 des Regionalplans Mittelthüringen dagegen fordert ausdrücklich, in den Vorbehaltsgebieten Tourismus und Erholung die ÖPNV-Nachfrage an den Wochenenden in den Blick zu nehmen.

Zu 1.3) Sowohl das Ziel Z 4.1.21 des Landesentwicklungsplans als auch G 3-22 des Regionalplans legen fest, dass das Netz des ÖPNV auf die Zentralen Orte auszurichten ist. In der Begründung der beiden Pläne zu den Festsetzungen finden sich Einzelheiten, die insbesondere unter Punkt 3.3.2 (Netzebenen, Verkehrszeiten und Bedienungshäufigkeiten) des Nahverkehrsplan-Entwurfs einen Abgleich mit den Standards der Verbindungsqualität zulassen.

Zu 1.4) Im Grundsatz G 3-23 des Regionalplans Mittelthüringen werden „Regional bedeutsame Verbindungen des öffentlichen Verkehrs“ festgelegt. Mit ihnen „soll ergänzend zum Regional bedeutsamen Schienennetz die Verbindung zwischen den benachbarten Mittelzentren sowie Grundzentren untereinander, die Anbindung der Grundzentren an die höherrangigen Zentralen Orte und an die übergeordneten Schienenverbindungen sichergestellt werden.“ Im Ilm-Kreis finden sich folgende Regional bedeutsame Verbindungen des öffentlichen Verkehrs: Großbreitenbach – Ilmenau, Ilmenau – Bahnhof Rottenbach (als Zubringer zur Bahnlinie in das benachbarte Mittelzentrum Saalfeld) und Stadtilm – Kranichfeld. (Die Verbindung Ilmenau – Ilmenau/Wümbach ist aus den bekannten Gründen nicht mehr aktuell.)

Im Grundsatz G 3-24 wiederum wird definiert, welche Angebotsqualität auf den Regional bedeutsamen Verbindungen des öffentlichen Verkehrs als erforderlich angesehen wird, nämlich möglichst ein stündlicher Takt. Dieser Standard wird im Entwurf zum Nahverkehrsplan bislang nur für die Verbindung Großbreitenbach – Ilmenau annähernd vorgesehen, weil sie – im Gegensatz zu den anderen beiden Relationen – in das StPNV-Grundnetz eingestuft wurde.

Die auf Seite 38 des Entwurfs zum Nahverkehrsplan verwendete Bezeichnung „Regional bedeutsame StPNV-Linien“ ist dem Begriff „Regional bedeutsame Verbindungen des öffentlichen Verkehrs“ aus dem Regionalplan sehr ähnlich – geht aber von einem anderen, kleineräumigeren Verständnis der regionalen Bedeutsamkeit aus, nämlich aus der Sicht des Landkreises. Um Missverständnisse zu vermeiden, bietet es sich an, den Begriff „regional bedeutsam“ in diesem Kontext zu vermeiden.

Zu 1.5) Unter Punkt 3.3.4 (Anschlussicherung) ist unklar, ob die so bezeichneten „wichtigen Verknüpfungshaltestellen des ÖPNV ...“ gleichzusetzen sind mit den unter Punkt 3.4.3 aufgelisteten Verknüpfungspunkten. Unter Punkt 3.4.3 selbst hat erkennbar keine Auseinandersetzung mit G 3-22 und der Karte- 3-1 des Regionalplans Mittelthüringen stattgefunden. Dort werden folgende Verknüpfungspunkte Bahn-Bus im Ilm-Kreis festgesetzt: Arnstadt, Ilmenau, Gräfenroda und Stadtilm. (Der Verknüpfungspunkt Ilmenau/Wümbach ist aus den bekannten Gründen nicht mehr aktuell.)

Aus den Ausführungen auf Seite 60 des Nahverkehrsplan-Entwurfs geht hervor, dass erwogen wird, neben Plaue Bahnhof die Stationen Gräfenroda (Haupt-)Bahnhof und Stadtilm Bahnhof als ÖPNV-Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und StPNV im Ilm-Kreis zu etablieren. Aus regionalplanerischer Sicht wird diese Absicht unbedingt unterstützt.

Zu 1.6) Das Konzept entspricht dem Grundsatz G 3-25 des Regionalplans Mittelthüringen, der in den Vorbehaltsgebieten Tourismus und Erholung attraktive Angebote im Nahverkehr fordert. Darüber hinaus werden die Grundsätze G 3-8 und G 3-9 des Regionalplans Mittelthüringen umgesetzt, gemäß denen auch die Rennsteigbahn als Regional bedeutsame Schienenverbindung ausgewiesen ist. Laut den Begründungen zu den beiden Plansätzen wird der Rennsteigbahn aus regionaler Sicht eine herausragende touristische Bedeutung zuerkannt.

Zu 1.7) In den vergangenen Jahren wurde bereits versucht, zumindest im Abschnitt zwischen Ilmenau und Manebach ein reguläres SPNV-Angebot auf der Rennsteigbahn zu etablieren. Mangels ausreichender Nachfrage wurde das Angebot jedoch wieder gestrichen. Der

nun vom IIm-Kreis ausgehende Versuch, das Angebot auf der Rennsteigbahn auszuweiten, könnte die vielleicht letzte Chance sein, die Bahnlinie mit regelmäßig verkehrenden Zügen wiederzubeleben. Es sollten daher alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um dieses Projekt zum Erfolg zu führen. Dazu gehört auch, die Buslinie 300 im Abschnitt zwischen Ilmenau und Bahnhof Rennsteig, in dem sie parallel zu Bahnlinie verläuft, so in ihrem zeitlichen Betrieb zu reduzieren, dass sie dem Bahnbetrieb keine Konkurrenz macht: Es ist unbedingt zu vermeiden dass ein Bus der Linie 300 im zeitlichen Abstand etwa von bis zu einer Stunde vor oder nach der Abfahrt eines Zuges verkehrt. Durch die auf diese Weise entstehenden „Löcher“ im Fahrplan der Buslinie 300 würde sichergestellt, dass der entsprechende Teil des hohen Fahrgastaufkommens der Buslinie auf die Bahn übertragen würde.

Welche Bedeutung der Linie 300 zukommt, lässt sich aus Abbildung 12 auf Seite 28 sowie aus den Ausführungen unter Punkt 2.3.5 (Verkehrsnachfrage) entnehmen.

Zu 1.8) Gemäß den Ausführungen unter Punkt 4.1 (Öffentlicher Personennahverkehr - Erschließungsqualität) des Nahverkehrsplan-Entwurfs und den Ausführungen unter Punkt 5.6.1 (Industrie- und Gewerbegebiet Erfurter Kreuz) des Rahmenplans Verkehrsverbund Mittelthüringen gibt es bislang keine vertakteten SPNV/StPNV-Angebote in das Industrie- und Gewerbegebiet Erfurter Kreuz. Für die Pendler von Gotha und Erfurt aus kommend soll nun Abhilfe geschaffen werden durch ein vertaktetes Angebot am Bahnhof Neudietendorf. Damit wird G 3-22 des Regionalplans Mittelthüringen umgesetzt, der in Verbindung mit Karte 3-1 Neudietendorf als Bahn-Bus-Verknüpfungspunkt ausweist.

Für die Pendler aus Richtung Süden in das Industrie- und Gewerbegebiet Erfurter Kreuz sowie für alle Pendler aus Arnstadt in Richtung Erfurt ist zusätzlich ein am Bahnhof Arnstadt vertaktetes SPNV/StPNV-Angebot erforderlich. Auch Arnstadt ist als Bahn-Bus-Verknüpfungspunkt in G 3-22 festgesetzt worden.

Zu 2.) Im Entwurf des Nahverkehrsplans des IIm-Kreises heißt es unter Punkt 3.1 (Zielsetzung und Qualitätsmerkmale): „Die Anforderungen orientieren sich an den Empfehlungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) für raumstrukturell vergleichbare Gebiete. Wo immer dies erforderlich war, wurden differenzierte Standards für den IIm-Kreis festgelegt, die die spezifischen Raumstrukturen und Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigen.“ Leider fehlt eine Quellenangabe für diese Empfehlungen des VDV; es wird davon ausgegangen, dass es sich um die VDV-Schrift „Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV“ (6/2001) handelt. Vermutlich auf der Basis dieser Schrift werden in Tabelle 15 unter Punkt 3.3.1 (Zeitliche Erreichbarkeit ausgewählter Ziele) als Mindeststandard der zeitlichen Erreichbarkeit Maximalzeiten im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zwischen den Ortsteilen bzw. Stadtteilen und den zentralen Orten definiert.

Angesichts dessen, dass die genannte VDV-Schrift bereits vor mehr als 10 Jahren herausgegeben und nicht speziell für Thüringen entworfen wurde, könnte es sinnvoller sein, auf den Grundsatz G 2.2.13 des 2. Entwurfs des Landesentwicklungsprogramms Thüringen 2025 zurückzugreifen. Dort heißt es: „Die Erreichbarkeit eines Zentralen Ortes soll eine Wegezeit von

- 90 Minuten im öffentlichen Verkehr ... für Oberzentren,
 - 45 Minuten im öffentlichen Verkehr ... für Mittelzentren einschließlich der Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums und
 - 30 Minuten im öffentlichen Verkehr für Grundzentren
- nicht überschreiten.“

Darüber hinaus sind insbesondere die Grundsätze G 4.5.12 und G 4.5.13 des 2. Entwurfs des Landesentwicklungsprogramms Thüringen 2025 von Interesse, die sich der Gestaltung des ÖPNV-Angebots sowie der ÖPNV-Netze widmen.

Zu 3) Es ist unklar, ob sich der Aufzählungspunkt „Reduktion bzw. Beseitigung von aufgezeigten Schwachstellen im ÖPNV-System“ aus dem vorangegangenen Abschnitt 4 (Bewertung der Bestandsstrukturen) ableitet, oder wo die Schwachstellen aufgezeigt wurden. Ebenso werden keine Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt.

gez. Hertwig
Vorsitzender