REGIONALE PLANUNGSGEMEINSCHAFT MITTELTHÜRINGEN
Körperschaft des öffentlichen Rechts
STRUKTURAUSSCHUSS

Beschluss-Nr. STA 31/11/23 vom 23.10.2023

der Regionalen Planungsgemeinschaft Mittelthüringen (RPG) über den

Entwurf des Nahverkehrsplans (NVP) für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Freistaat Thüringen 2023-2027

Das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) hat am 30. August 2023 mit einem Schreiben die RPG über die Möglichkeit der Abgabe einer Stellungnahme im Rahmen des formellen Anhörungsverfahrens zum Entwurf des Nahverkehrsplans für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2023 – 2027 informiert. Bereits zum vorherigen Nahverkehrsplan SPNV Thüringen 2018-2022 wurde die RPG beteiligt, und der Planungsausschuss hat am 15.11.2017 eine entsprechende Stellungnahme beschlossen.

Der Freistaat 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 ThürÖPNVG). Die Erstellung des Nahverkehrsplans wird durch das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL), welches die Aufgabenträgerfunktion für den Freistaat wahrnimmt, und unter fachlicher Unterstützung des Thüringer Landesamtes für Bau und Verkehr umgesetzt.
Der Nahverkehrsplan soll auf der Basis der verkehrspolitischen Zielstellung der Landesregierung die mittel- und langfristige Entwicklung des SPNV darstellen (§ 6 ThürÖPNVG). Er soll eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV schaffen und eine mit den Nachbaraufgabenträgern und den kommunalen Aufgabenträgern abgestimmte Planungsgrundlage bilden. Er hat den Zielen der Raumordnung, Landesentwicklung und Landesplanung unter Beachtung der Belange des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu entsprechen (§ 5 Absatz 1 ThürÖPNVG). Gemäß § 4 Abs. 1 ROG sind Ziele der Raumordnung zu beachten sowie Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen.

Folgende Unterlagen wurden übermittelt und lagen dem Strukturausschuss der RPG zur Beratung und Beschlussfassung vor (siehe Mitteilung der Regionalen Planungsstelle Mittelthüringen im Mitgliederbereich vom 29.09.2023):

- Nahverkehrsplan Schienenpersonennahverkehr Thüringen 2023-2027 mit 11 Anlagen

Der Planungsausschuss hat den Nahverkehrsplan auf der Grundlage der übergebenen Unterlagen diskutiert und beschließt folgende Stellungnahme:

Der Entwurf des Nahverkehrsplans für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2023-2027 soll in folgenden Punkten dringend überarbeitet werden:

1. **Die Daten der Bevölkerungsentwicklung Thüringens sollten auf den Stand vom 31.12.2022 aktualisiert werden.**
2. **Die im Regionalplan Mittelthüringen unter G 3-26 aufgeführten, als neu einzurichtenden Zugangsstellen Apfelstädt, Erfurt-Leipziger Straße, Kromsdorf und Sömmerda-Süd sind im Nahverkehrsplan aufzunehmen.**

3. **An der Entwicklung einer Regio-S-Bahn sollte festgehalten und sie auf die Mittelzentren Gotha, Arnstadt und Sömmerda erweitert werden.**
4. **Die bestehende Direktverbindung von Eisenach bis Leipzig sollte erhalten bleiben.**
5. **Zur Verlängerung der Pfefferminzbahn nach Straußfurt und Großheringen zur direkten Durchbindung nach Jena sowie zur Reaktivierung der Ohratalbahn sollte die Kriterienliste für den Prüfauftrag erweitert werden (u. a. um Szenarien der Angebotsverbesserung) und eine Neubewertung erfolgen.**
6. **Der NVP sollte um gezielte Maßnahmen für Schwachlaststrecken ergänzt werden.**
7. **Im aktuellen NVP sollten bereits die Grundlagen für ein Konzept zum Ersatz der Neigetechnik enthalten sein.**

Begründung:

Zu 1:
In Kapitel 2.2.2. Bevölkerung wird die Bevölkerungsentwicklung Thüringens analysiert und auch eine Bevölkerungsvorausberechnung auf den Planungshorizont 2042 einbezogen. Im Ergebnis wird ein Bevölkerungsverlust für die Landkreise der Region Mittelthüringen und ein Bevölkerungszuwachs der kreisfreien Städte im Betrachtungszeitraum zwischen 2011-2021 verzeichnet. Dieser Trend wird sich entsprechend der Bevölkerungsprognose weiterziehen bzw. verstärken. Diese Entwicklungen ergeben sich aus dem natürlichen Saldo sowie dem zu erwartenden Wanderungssaldo. Es wird im letzten Abschnitt postuliert, dass „diese Entwicklungen [...] bei der Dimensionierung künftiger ÖPNV-Angebote zu berücksichtigen" sind. Diesem Punkt kommt die Anregung, dass die im Plan berücksichtigten Bevölkerungszahlen und Entwicklungen auf den Stand vom 31.12.2022 aktualisiert werden und nicht wie bisher der Stand 31.12.2021, nach. Folge ist natürlich, dass sich nicht nur die Übersichtstabelle Bevölkerungsentwicklung (Tabelle 1) ändert, sondern auch die Bevölkerungsprognosen variieren werden.
Hintergrund für den dringenden Aktualisierungsbedarf ist die Tatsache, dass im Jahr 2022 eine außerordentliche Zuwanderung aus dem Ausland vonstattenging, die entgegen der rückläufigen Trends der vergangenen zehn Jahre in den Landkreisen der Planungsregion Mittelthüringen sogar einen Bevölkerungszuwachs hervorgerufen hat (siehe folgende Tabelle).

	Bevölkerungsentwicklung 2011-2021*	Bevölkerungsentwicklung 2021-2022 (absolut)**
Stadt Erfurt	+5,6 %	+0,8 % (1742)
Stadt Weimar	+3,6 %	+0,74 % (482)
Gotha	-1,6 %	+0,83 % (1116)
Sömmerda	-4,0 %	+1,35 % (929)
Ilm-Kreis	-4,3 %	+1,34 % (1409)
Weimarer Land	-0,4 %	+1,3 % (1076)

* entnommen aus NVP-Entwurf
** Berechnung auf Grundlage von Daten des Landesamtes für Statistik, Stand 31.12.

Eine Betrachtung dieser Entwicklungen im derzeitigen NVP-Entwurf wird für wichtig eingeschätzt, um zeitnah auf diese aktuelle Situation reagieren zu können und nicht zeitverzögert mit Aufstellung des nächsten Planes in fünf Jahren Anpassungen vorzunehmen, zumal laut NVP-Entwurf „die zu tätigenden Ausschreibungen der Verkehrsleistungen bis in die 2030er Jahre wirksam werden". Inwiefern die jüngsten Zuwanderungsentwicklungen einen Einfluss auf die langfristige Bevölkerungsprognose 2042 haben, unterliegt dann wohl weiteren Untersuchungen.

Zu 2:
Bereits in der vorangegangenen Stellungnahme zum 5. NVP wurde auf die im Regionalplan Mittelthüringen unter G 3-26 aufgeführten, als neu einzurichtenden Zugangsstellen Apfelstädt, Erfurt-Leipziger Straße, Kromsdorf und Sömmerda-Süd verwiesen. Im 5. NVP wird erwähnt, dass die Stadt Erfurt den Neubau eines Haltepunktes Erfurt-Leipziger Straße anstrebt, jedoch sind im gegenwertigen Entwurf nur von Streckenverknüpfungen und Weichenverbindungen im Bereich

der Leipziger Straße die Rede. Auch wurde sich weder im letzten NVP noch im aktuellen Entwurf mit der Ergänzung der anderen im Regionalplan Mittelthüringen genannten Zugangsstellen auseinandergesetzt und entsprechen demnach nicht dem angesprochenen Grundsatz der Raumordnung. Die genannten Zugangsstellen besitzen aufgrund der hohen Zielattraktivität (Bildungseinrichtung, Vorranggebiet Großflächige Industrieansiedlung) und des bevölkerungsreichen Einzugsbereiches besondere Potentiale zur Einrichtung einer neuen Zugangsstelle zum Schienenpersonennahverkehr und können somit der Erhöhung der Attraktivität des SPNV bewirken und weiteres Fahrgastpotential erschließen.

Zu 3:
Entgegen der Aussage im NVP 2017-2022, dass die thüringische Städteachse das Potential für ein attraktives Regio-S-Bahn-Angebot aufweist und vom Freistaat Thüringen als „langfristiges Ziel" verfolgt werden würde, wurde sich im aktuellen Entwurf gegen den Ausbau der Regio-S-Bahn Verbindung ausgesprochen. Stattdessen „soll das bestehende Angebotskonzept aus der Überlagerung von RB- und RE-Linien fortgeführt und unter Ausnutzung der infrastrukturellen und finanziellen Möglichkeiten mit abschnittsweisen Angebotsausweitungen angebotsorientiert aufgewertet werden". Hierzu möchte die RPG Mittelthüringen erneut, wie bereits im 5.NVP angebracht, die Wichtigkeit der Verlängerung der Städteachse bis Gotha und auch die Einbindung weiter Mittelzentren in Nord-Süd-Ausrichtung wie entlang der wirtschaftlich starken Achse von Sömmerda bis Arnstadt betonen, die auch im in G 3-15 des Entwurfs zur Änderung des Regionalplanes Mittelthüringen 2019 festgehalten wurde.
Die Nachfragesteigerung von 20 % zwischen Gera-Jena-Weimar-Erfurt und die Steigerung zwischen Gotha-Erfurt um 20-25 % in den Jahren 2017-19 (S. 43) zeigen die Potentiale einer Erhaltung und Erweiterung der Verbindung auf. Eine durchgängige Verbindung Gothas bis in den Ostthüringer Raum ist nur in den Kernzeiten gegeben, außerhalb dieser Zeiten ist die benachbarte Planungsregion meist nur mit einem Umstieg und längeren Reisezeiten zu erreichen. Der nicht zu vernachlässigende Umfang der Pendlerbeziehung von Gotha zum Umland und vor allem Erfurt wird in Abbildung 3 (S.17) aufgezeigt.
Um den Innerthüringer Zentralraum als Wachstumsmotor und Impulsgeber weiter auszubauen, ist die Einbindung weiterer Mittelzentren des Zentralraumes wie Sömmerda und Arnstadt erforderlich. Eine direkte Verbindung zwischen den genannten Mittelzentren wird deshalb von der RPG Mittelthüringen erneut als erstrebenswert hervorgehoben. Auf Grundlage der Pendlerprognose bis 2027 (S. 44) wird für die Verbindung Erfurt-Ilmenau von einem Rückgang aufgrund des erwarteten Bevölkerungsrückgangs im Ilm-Kreis ausgegangen. Erneut ist hier auf die Wichtigkeit der Aktualisierung der Zahlen hinzuweisen, da entgegen bisheriger Vorausberechnungen tatsächlich ein Bevölkerungszuwachs (Anstieg der Bevölkerung durch Zuwanderung, um +1,34 % zwischen 2021-22) eingetreten ist.

Zu 4:
Der bisherige Verlauf der RB20 Eisenach bis Leipzig wird aufgrund von länderübergreifenden Abstimmungen auf den Laufweg Eisenach-Erfurt-Naumburg eingekürzt, wobei zukünftig Anschlussverknüpfungen an die neu etablierte S-Bahnlinie S6 Naumburg –Leipzig Hbf (tief) erfolgen sollen. Der Wegfall widerspricht G 4.5.5 des LEP Thüringen 2025, nach dem die Verbindungsqualität der Strecke Erfurt-Weimar-Leipzig erhöht werden soll. Auch dem Grundsatz G 3-3 des 1. Entwurfs zur Änderung des Regionalplanes Mittelthüringen 2019 wird entgegengewirkt, worin der Erhalt und die Weiterentwicklung von Verbindungen zu Gunsten überregionaler und internationaler Erreichbarkeit erzielt werden soll. Durch den Wegfall einer Direktverbindung nach Leipzig wird eine Verschlechterung zwischen Metropol- und Agglomerationsräumen verschlechtert. Sowohl die Anbindung Thüringens an Leipzig, als auch die Verbindung zwischen Rhein-/Ruhrgebiet und dem Wirtschaftsraum im Westen Sachsens wird geschwächt.

Zu 5:
Bezüglich der Pfefferminzbahn bestand im vorangegangenen Plan ein gesonderter Prüfauftrag (S. 68), dem 2019 nachgegangen wurde und auch innerhalb der Konzeptstudie „Reaktivierung von Eisenbahnstrecken in Thüringen" behandelt werden soll. Im Rahmen einer Diplomarbeit der

Technischen Universität Dresden (Fakultät für Verkehrswissenschaften) erfolgte unter Betrachtung des Fahrgastpotentials eine Untersuchung/Betrachtung verschiedener Szenarien. Die Prüfung kam zu dem Ergebnis, dass ein unzureichendes Fahrgastpotential bestünde und die Reaktivierung in Richtung Straußfurt bzw. Großheringen, sowie die Verlängerung der Strecke über Großheringen hinaus mit erheblichen Bestellaufwendungen verbunden wäre.
Besonders von Bedeutung ist die Tatsache, dass der NVP-Entwurf für den „Masterplan Schieneninfrastruktur 2030, Reaktivierung und Lückenschlüsse" berücksichtigt wird und „integraler Bestandteil der Strategie" sein soll. Eine Bewertung der Reaktivierung für die Pfefferminzbahn ausschließlich nach harten Kriterien, wie im Entwurf beschrieben (S. 67), wird deshalb nicht als sinnvoll erachtet. Auch würden die Anforderungen der Dekarbonisierung des Verkehrs die Erhaltung der Strecke der Pfefferminzbahn aus Gründen der Wirtschaftlichkeit zusätzlich weiter erschweren.
Das Fahrgastpotential als ausschließenden Faktor bei der Bewertung von Strecken zu nutzen, vernachlässigt die Grundsätze des ÖPNV nach § 2 Abs. 1 THürÖPNVG zur Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen und attraktiver Alternativen zum motorisierten Individualverkehr. Die Reduzierung der Streckenausdehnung zwischen Buttstädt und Großheringen hat bereits in der Vergangenheit zu einem Attraktivitätsverlust geführt, so dass es deshalb vermutlich auch zu einem Nachfragerückgang um 20-30 % auf der Strecke Sömmerda-Buttstädt zwischen 2017-19 (S.43) kam. Ein umfassenderes Angebot könnte weitere Kunden generieren. Zu beachten ist zudem, dass über einen attraktiven ÖPNV durch den MIV entstandene CO2-Emissionen reduziert werden können. Ein für den Kunden attraktiver ÖPNV verbessert die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene, die auch entsprechend G 4.5.1 des LEP Thüringen 2025 angestrebt werden soll. Würde bspw. der Fahrplan an die Betriebe in den nahegelegenen Gewerbegebieten und deren Schichtenzeiten angepasst, ließe sich eine Erhöhung des Nachfragepotentials sowie ein Rückgang des MIV durch eine verbesserte Anbindung in Richtung Nordhausen bzw. Jena/Camburg vermuten.
Die Ohratalbahn ist Bestandteil der Untersuchung zum „Masterplan Schieneninfrastruktur 2030, Reaktivierung und Lückenschlüsse", wobei laut NVP-Entwurf die Ergebnisse Ende 2023 zu erwarten sind. Diesbezüglich muss auf die aktuellen Entwicklungen auf der Strecke zwischen Gotha und Ohrdruf hingewiesen werden, die bereits durch Investitionen eines Unternehmens der Holzindurstrie für die Reaktivierung vorbereitet wurde. Eine Nutzungsteilung der Strecke im Güter- und Personenverkehr dürfte die Reaktivierung lukrativer darstellen, wobei die zusätzliche Funktion der Bedienung des Tourismus die Streckenattraktivität weiter steigert. Die Ohratalbahn bindet Teile des Vorbehaltsgebietes Tourismus und Erholung „Thüringer Wald" und dessen regional bedeutsame Tourismusorte Crawinkel, Frankenhain, Georgenthal und Luisenthal großräumig an (G 3-9 und Z 4-9 Regionalplan Mittelthüringen).

Zu 6:
Ausgehend an den vorgeschlagenen Prüfauftrag bezüglich der Pfefferminzbahn und der Ohratalbahn (siehe unter 5.) wird deutlich, dass im vorliegenden Planentwurf tiefgründiger auf die Problematik der Bedienung von Schwachlaststrecken eingegangen werden muss. Im Bereich StPNV erscheinen die Vorschläge zur Einführung digitaler Buchungsplattformen für Fahrgäste und variabler Routenverläufe, zur Schaffung eines bedarfsorientierten Angebots, als eine geeignete Herangehensweise (S.88), die jedoch im SPNV keine Anwendung finden.
Um das Hauptnetz des SPNV durch den Verlust von Fahrgästen auf den zubringenden Nebenstrecken nicht weiter zu schwächen, muss trotz geringer Fahrgastpotentiale ein angemessenes Angebot auf diesen Strecken entstehen. In diesem Zusammenhang kann auch nochmals darauf hingewiesen werden, dass die Bewertung des Reaktivierungspotentials von Streckenabschnitten vorranging nach Fahrgastpotentialen auch deshalb nicht zielführend erscheint. Dies gilt ebenso vor allem vor dem Hintergrund einer angestrebten Verdoppelung der ÖPNV-Nutzung. Ein umfangreiches, attraktives Angebot hingegen kann auch langfristig Fahrgäste, vor allem aus dem MIV, generieren.
Wie bereits im Kapitel Tourismus- und Freizeitverkehre (S. 88) angesprochen, kann zudem die Nutzung des ÖPNV im touristischen Verkehr gewisse Potentiale der Fahrgastgewinnung fördern. Vorgeschlagen wurde, dass regionale Akteure Maßnahmen entwickeln und umsetzten, um die touristische Nachfrage weiter zu steigern (S. 43). Dazu bedarf es jedoch einer Wechselwirkung

zwischen den Bemühungen im Tourismus und ÖPNV. Mit einem unzureichenden ÖPNV-Angebot wird jedoch eine große Hürde für die Steigerung der Attraktivität einer Region geschaffen. Konzepte der Sicherstellung von Verbindungen trotz geringer Auslastung sind daher besonders wichtig, weil der Freistaat Thüringen, wie auf S. 12 festgestellt, angesichts seiner geringen Bevölkerungsdichte zu den länglich geprägten Bundesländern gehört, weshalb besonders die Problematik der Schwachlaststrecken in vielen Räumen Thüringens zum Tragen kommt.

Zu 7:
In Anbetracht des künftigen Wegfalls der Neigetechnik an Fahrzeugen des SPNV ist im vorliegenden Planentwurf die Alternativen-Findung mangelhaft ausgeführt. Durch die Elektrifizierung von Strecken und somit dem Einsatz spurstarker Züge mit E-Traktion wird eine Kompensation der durch den Wegfall der Neigetechnik entstehenden Zeitdefizite erhofft (S. 75). Jedoch ist die Umsetzung einer flächendeckenden Elektrifizierung ebenso problematisch und kurzfristig schwer umsetzbar, weshalb die Einrichtung von Oberleitungsinseln batterieelektrische Fahrzeuge (BEMU) vorgesehen wird.
Sowohl Linie RE 1 Göttingen – Erfurt – Gera – Glauchau, als auch RE 7 Erfurt – Grimmethal – Würzburg werden gegenwärtig von Neigetechnik-Fahrzeugen bedient. Entsprechend G 3-9 des 1. Entwurfs zur Änderung des Regionalplanes Mittelthüringen 2019 soll die Streckengeschwindigkeit der Schienenverbindung (Magdeburg – Sangerhausen) – Sömmerda – Erfurt – Arnstadt – (Suhl – Schweinfurt – Würzburg) erhöht und der Abschnitt elektrifiziert werden. Um gar einen Wegfall dieser Verbindungen zu verhindern, wird auf die Dringlichkeit einer Problemlösung für den absehbaren Wegfall der Neigetechnik hingewiesen. Deshalb ist auch noch im aktuellen Planentwurf die Aufstellung von Konzepten und einer Strategieentwicklung erforderlich. Bei der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes kann dann auf dieser Grundlage präzise auf die Umsetzung eingegangen werden, um noch in der Lage zu sein, fristgemäß vor der Abschaffung der betroffenen Fahrzeuge Alternativen anbieten zu können.

Abstimmungsergebnis:

Mitglieder gesamt:	7
Anwesende Stimmberichtigte:	5
Zustimmung:	5
Gegenstimmen:	-
Enthaltung:	-

Andreas Bausewein
Vorsitzender