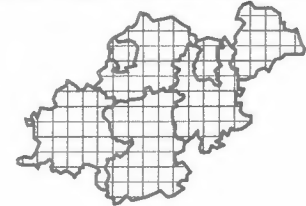


REGIONALE PLANUNGSGEMEINSCHAFT OSTTHÜRINGEN



Körperschaft des öffentlichen Rechts

Präsidentin



Regionale Planungsstelle beim
Thüringer Landesverwaltungsamt • Regionale Planungsstelle Ostthüringen • Postfach 1464 • 07504 Gera

Thüringer Ministerium für Infrastruktur und
Landwirtschaft
Jan Krok
Postfach 90 03 62
99106 Erfurt

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom
1080-42-3672/2-21-48400/2023

Unser Zeichen (Bitte bei Antwortschreiben angeben)
300.25/8106/19/2023/Behr

Gera
29.09.2023

Stellungnahme der Regionalen Planungsgemeinschaft Ostthüringen (RPG OT) zum 6. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Thüringen für die Jahre 2023 – 2023

Sehr geehrter Herr Mündnich,

entgegen dem Anschreiben des TMIL vom 30.08.2023 nimmt die RPG Ostthüringen im Rahmen des o. g. Anhörungsverfahrens mit der bis 04.10.2023 gesetzten Frist Stellung. Der Freistaat Thüringen ist gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 1 des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und hat nach § 5 Abs. 1 ThürÖPNVG für seinen Zuständigkeitsbereich einen Nahverkehrsplan für den SPNV aufzustellen. Wie die vorangegangenen Nahverkehrspläne hat der nunmehr sechste „Nahverkehrsplan SPNV Thüringen 2023 – 2027“ einen Planungshorizont von fünf Jahren. Jedoch ist bis zur endgültigen Wirkung des hier vorliegenden Entwurfs des 6. NVP SPNV Thüringen bereits ein ganzes Jahr vergangen. Dies widerspricht dem § 5 Abs. 1 ThürÖPNVG der bedarfsgerechten Fortschreibung. Somit liegt es nahe, die Planungen für die nächsten Nahverkehrspläne wieder rechtzeitig zu beginnen, um solche Verzögerungen zukünftig zu vermeiden.

Der NVP SPNV Thüringen hat den Zielen der Raumordnung, Landesentwicklung und Landesplanung unter Beachtung der Belange des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu entsprechen (§ 5 Abs. 1 ThürÖPNVG). Gemäß § 4 Abs. 1 Raumordnungsgesetz (ROG) sind Ziele der Raumordnung zu beachten sowie Grundsätze und sonstige Erfordernisse in Abwägungs- und/oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens werden hiermit folgende Bedenken, Hinweise und Anregungen gegeben.

PRÄSIDENTIN: LANDRÄTIN FRAU MARTINA SCHWEINSBURG ● LANDRATSAMT GREIZ ● DR. RATHENAU-PLATZ 11 ● 07973 GREIZ

☎ 03661 / 876-101 ● FAX 03661 / 876-244

REGIONALE PLANUNGSSTELLE BEIM THÜRINGER LANDESVERWALTUNGSAMT ● PUSCHKINPLATZ 7 ● 07545 GERA ● ☎ 0361 / 57334-4410, -4418 ● FAX 0361 / 57334-4413 ● E-MAIL: REGIONALPLANUNG-OST@TLVWA.THUERINGEN.DE

SPARKASSE GERA-GREIZ ● SWIFT-BIC: HELADEF1GER ● IBAN: DE81 8305 0000 0000 0187 08

Vornweg positiv anzumerken ist, dass es mit Wirkung des nunmehr aktuell vorliegenden 6. NVP SPNV Thüringen zu keiner Trassenabbestellung kommt, sondern der Fokus auf den Erhalt sowie die Reaktivierung von Schienentrassen gelegt wurde.

Abschnitt 2.2.2 Bevölkerung

Die Tabelle 1 ist mit den aktuellen Zahlen des Thüringer Landesamt für Statistik (TLS) zum Stand 31.12.2022 zu aktualisieren und die 3. Regionale Bevölkerungsberechnung 2021 bis 2042 zu berücksichtigen. Die Zahlen des Vorjahrs (zum 31.12.2021) sind bereits veraltet. Deutlich wird das in der Bevölkerungsentwicklung der Stadt Gera mit einem Zuwachs von mehr als 2.250 Personen. Auch die Stadt Jena und alle Landkreise der Planungsregion Ostthüringen haben nach aktuellen Zahlen Bevölkerungszuwächse von bis zu 1.000 Personen zu verzeichnen. Es ist nicht unwahrscheinlich, dass die Bevölkerungszahlen weiterhin steigen bzw. auf dem derzeitigen Niveau stagnieren werden. Schon im 5. NVP SPNV Thüringen ist von einem Bevölkerungsrückgang zwischen 2014 bis 2025 der Ostthüringer Kreise sowie der kreisfreien Stadt Gera von 6 bis über 10 % ausgegangen worden. Wie bereits in unserer Stellungnahme zum 5. NVP SPNV Thüringen (Ende 2017) postuliert, treffen die damals getätigten Prognosen u. a. für den Saale-Holzland-Kreis, dem Altenburger Land und die kreisfreie Stadt Gera nicht mehr zu. In Abbildung 2 auf Seite 14 des 6. NVP SPNV Thüringen werden die damals bereits vorausgesagten Entwicklungen deutlich.

Da die betrachteten Bevölkerungszahlen und Entwicklungstendenzen bei den zu „tätigenden Ausschreibungen der Verkehrsleistungen bis in die 2030er Jahre wirksam werden“ sollen, wird von Seiten der Planungsgemeinschaft Ostthüringen gefordert, die Tabelle 1 zu aktualisieren und die neuesten Tendenzen in die Statistik einfließen zu lassen. Dies könnte eine Veränderung des Betrachtungswinkels notwendiger SPNV-Leistungen bedeuten.

Abschnitt 2.2.3 Wirtschaft und Pendler

Hier wird der Zusammenhang zwischen Berufspendlern und notwendigen SPNV-Verbindungen deutlich und die überdurchschnittliche Verflechtung entlang der Städte-kette herausgestellt. Die Frage, warum diese herausragende Stellung im Abschnitt 3.3.2 SPNV-Zielkonzept 2023-2027 dennoch nicht zur Erkenntnis führt, dass eine Verdichtung zwischen Erfurt und Gera zu einem echten Halbstundentakt notwendig ist, bleibt unbeantwortet. Die Planungsgemeinschaft Ostthüringen fordert schnellstmöglich die Umsetzung einer Verdichtung des SPNV (RE1, RE3 und RB21) entlang der Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV), so dass zwischen Gera und Erfurt von 6 bis 20 Uhr ein echter Halbstundentakt entsteht. Dies bedeutet, dass die RB21 ebenfalls 06:26 Uhr durchgängig bis Erfurt sowie 08:27 Uhr, 10:27 Uhr usw. bis 18:27 Uhr eingesetzt werden muss. Die regelmäßig ausfallenden IC-Verbindungen sind durch einen kurzfristig einsetzbaren Regionalexpress zwischen Gera bis Erfurt zu ersetzen.

Die Einführung der IC 2150/51-Verbindung hat zwar zu einem besseren Anschluss des Oberzentrums Gera an den SPNV geführt, jedoch gleichzeitig zu einer Verschlechterung des SPNV aufgrund von Zugausfällen und Verspätungen des IC. Hinzu kommt, dass Pendlern nur durch umständliche Bedingungen eine Fahrradmitnahme ermöglicht wird. Der Plangeber hat im aktuellen 2. Entwurf des Regionalplans (RPO-E 2023) es für notwendig erachtet, auf die Problematik des als Mischverkehr eingesetzten IC entlang der MDV einzugehen. Hiernach heißt es im neuen Grundsatz G 3-1: „Der auf Fernverkehrsstrecken teilweise eingesetzte Mischverkehr [...] soll nicht dazu führen, dass Regionalexpressverbindungen ausgedünnt und bestimmte Services reduziert werden. Fernverkehrsverbindungen sollen Nahverkehrsverbindungen in Ostthüringen ergänzen sowie stärken, jedoch nicht ersetzen.“

Seit über 20 Jahren sind vor allem die RB- und RE-Züge entlang der MDV zwischen 6 bis 8 sowie 15 bis 17 Uhr oftmals stark ausgelastet. Die Erfurter Bahn setzt zwischen Gera und Erfurt zu den Stoßzeiten bereits Triebzüge in Vierertraktion ein, welche dennoch überfüllt sind. Sobald Schulklassen oder Reisegruppen hinzukommen, verlängern sich die Umsteigezeiten an den Haltepunkten und es kommt zu Verspätungen – Anschlusszüge in Weimar oder Erfurt werden dann verpasst. Leider führt diese andauernde Situation auch im 6. NVP SPNV Thüringen zu keiner Berücksichtigung. Wenn in der derzeitigen Situation zusätzlich der IC ausfällt, besteht zwischen Erfurt und Gera für bis zu 1 ½ Stunden kein Schienenpersonenverkehr. Für die am stärksten frequentierte Trasse Thüringens ist dies inakzeptabel! Die RPG Ostthüringen fordert eine angemessene Berücksichtigung des hier angesprochenen raumordnerischen Erfordernisses sowie eine adäquate Lösung der Problematik.

Abschnitt 2.3.1 Fernverkehr – Fernbus

Der Satz auf Seite 22: „Auch vor dem Hintergrund des zwischenzeitlich beschlossenen Deutschlandtickets ist nicht absehbar ...“ ist zu ändern in: „zwischenzeitlich eingeführten Deutschlandtickets ...“.

Des Weiteren bedient FlixBus auch das Mittelzentrum Eisenberg, was weder in der Abbildung 5 sowie in der Anlage 2, noch im Text erwähnt wird. Auch ist zu prüfen, ob St. Gangloff am Hermsdorfer Kreuz von FlixBus bedient wird. Laut Webseite des Anbieters sind sogar Direktverbindungen ins Ausland von St. Gangloff am Hermsdorfer Kreuz möglich.

The screenshot shows the FlixBus search interface. At the top, there is a language dropdown set to 'De'. Below that, there are radio buttons for 'Einfache Fahrt' (selected) and 'Hin- und Rückfahrt'. The search criteria are: 'Von: St. Gangloff', 'Nach: Bologna', 'Hin: Fr, 8 Sep.', and 'Fahrgäste: 1 Erwachs'. Below the search criteria, there are three date tabs: 'Do., 7 Sept.', 'Fr., 8 Sept.' (selected), and 'Sa., 9 Sept.'. The search results show a departure at 19:00 from St. Gangloff, a duration of 12:30 Std., and an arrival at 07:30 (+1 Tag) in Bologna for a price of 111.99 €. There are 2 Plätze zu diesem Preis verfügbar. At the bottom, there are icons for 'Bus', 'Direkt', and 'Fast voll', and a 'Weiter >' button.

Abschnitt 2.3.2 Schienenpersonennahverkehr

Nach Betrachtung der Abbildung 6 auf Seite 24 (SPNV-Angebot im Freistaat Thüringen) im Zusammenhang mit den Anlagen 6 und 7 (Querschnittsbelegung im SPNV) bekräftigt die RPG Ostthüringen noch einmal die Forderung der Taktverdichtung zwischen Erfurt und Gera – vor allem auf der Teilstrecke zwischen Jena und Gera. Während derzeit bis zu 32 Zugpaare zwischen Jena und Gera bei einer Querschnittsbelegung von rund 3.000 bis 4.000 Personen verkehren, verkehren zwischen Erfurt und Kühnhausen 45 Zugpaare bei einer Querschnittsbelegung von lediglich 1.100 bis 2.300 Personen. Auch zwischen Orlamünde und Saalfeld/Saale verkehren 36 Zugpaare bei einer Querschnittsbelegung von unter 2.600 Personen. Unter Berücksichtigung der aufgeführten Kennzahlen fordert die Regionale Planungsgemeinschaft einer Taktverdichtung zwischen Gera – Jena – Erfurt auf mindestens 48 Zugpaare durchgängig.

Entlang des Abschnitts Halle/Saale – Leipzig – Altenburg – Zwickau mit den Linien S5 und S5X sollen nach Planung des 6. NVP SPNV Thüringen die S-Bahnen zweistündlich in Gößnitz bzw. Werdau geflügelt werden. Aktuell fährt stündlich je eine Linie S5 und S5X von Halle/Saale in Richtung Altenburg. In Gößnitz besteht bisher stündlich eine Verbindung nach Glauchau (RE1 oder RB37). Der RB37 soll durch die S5 bzw. S5X ersetzt werden. Aus Sicht der RPG Ostthüringen muss eine stündliche Verbindung von Gößnitz Richtung Glauchau (RE1 oder S5 und S5X[neu]) zur überregionalen schnellen Anbindung an die angrenzenden Oberzentren weiterhin bestehen bleiben.

Teilabschnitt (zu 2.3.2) SPNV-Zielkonzept 2022+

Derzeitig verkehrt zweistündig der RE42 (Nürnberg – Saalfeld/Saale – Jena – Leipzig) sowie einstündig die RB25 (Saalfeld/Saale – Jena – Halle/Saale) entlang der Saalbahn umsteigefrei Richtung Leipzig und Halle/Saale. Als Zielkonzept 2022+ sollte nicht der Anschluss bei Naumburg im Vordergrund stehen, sondern eine stündlich wechselnde Taktung zwischen Nürnberg – Saalfeld/Saale – Jena – Leipzig bzw. Halle/Saale mit schnellen Expresszügen. Zur Verdichtung zu einem Halbstundentakt soll weiterhin die RB25 jedoch bereits ab Grenze Bayern/Thüringen (Probstzella) bis Naumburg verkehren und Anschlüsse an die übergeordneten Expresszüge ermöglicht werden. Dementsprechend erhalten auch die kleineren Ostthüringer Gemeinden entlang der Saalbahn einen guten Anschluss an die SPNV-Verbindungen in Nürnberg, Leipzig sowie Halle/Saale. Diese Forderung wird im Zusammenhang mit den Erkenntnissen auf Seite 43 (Abschnitt 2.5.1) verstärkt, wonach es im Thüringer Abschnitt zwischen Großheringen/Camburg – Jena bereits einen überdurchschnittlichen Nachfragezuwachs zwischen 2017 – 2019 gegeben hat.

Im aktuellen RPO-E 2023 heißt es im Grundsatz G 3-3: „Die Verbindungsqualität des schienengebundenen Fern- und Nahverkehrs auf der Saalbahn soll gesichert werden“. Die Änderungen im 6. NVP SPNV Thüringen führen zu einer Verschlechterung der Verbindungsqualität im SPNV entlang der Saalbahn und entsprechen demnach nicht dem angesprochenen Grundsatz der Raumordnung. Ein Halbstundentakt zwischen Saalfeld/Saale – Jena und darüber hinaus bis nach Naumburg mit RB und RE Zügen sowie eine stündliche Taktung zwischen Nürnberg bis Leipzig bzw. Halle/Saale (im Wechsel) soll wieder realisiert werden.

Des Weiteren ist in Tabelle 5 Seite 28 als Zielkonzept 2022+ die Wiederaufnahme der Verbindung Göttingen – Erfurt – Jena – Gera – Zwickau/Chemnitz hinzuzufügen. Bereits auf Seite 26 wird diese Verbindung hervorgehoben. Diese Verbindung wird seit 2011 leider nicht mehr bedient, war jedoch lange Zeit fester Bestandteil entlang der MDV. Spätestens mit der Elektrifizierung der MDV soll die Verbindung Göttingen – Erfurt – Jena – Gera – Chemnitz als gute Ergänzung zum Fernverkehr wiederaufgenommen werden. Auch dies entspricht den Grundsätzen der Raumordnung (G 3-1 im RPO-E 2023).

Abschnitt 2.3.5 Tarif und Vertrieb und Abschnitt 3.3.4 SPNV Vergabekonzeption

Dieser Abschnitt ist mit den neusten Erkenntnissen des nunmehr seit 5 Monaten gültigen Deutschland-Tickets zu aktualisieren. Nach ersten Informationen (statista vom 28.07.2023)¹ haben 8 % der Käufer des Tickets vorher den ÖPNV nicht genutzt und 5 % sind vom MIV zum ÖPNV umgestiegen. Aus der Presse (MDR 15.09.23) geht hervor, dass in Thüringen im Schnitt die Passagierzahlen im SPNV seit Einführung des Deutschland-Tickets sogar um 50 % gestiegen sind zum Vorpandemieniveau. In Ost-

¹ <https://de.statista.com/themen/10514/deutschlandticket/#topicOverview>

thüringen sind es vor allem die Verbindungen Gera – Hof (Verdopplung) sowie Leipzig – Gera – Saalfeld (60 % Steigerung), welche einen starken Zuwachs erfahren.²

Welche Bedeutung haben diese Veränderungen für den ÖPNV/SPNV in Thüringen? Sind die prognostizierten Querschnittsbelegungen im SPNV für das Jahr 2027 (Anlage 7) noch richtig oder sollte auch diese Grafik überarbeitet werden? Im Raum Ostthüringen wirken die Zahlen in Anlage 7, unter Berücksichtigung der Erkenntnisse auf Seite 43 zum damaligen 9-€-Ticket sowie der aktuellen Zahlen aus den Pressemitteilungen, entlang der genannten Trasse als deutlich zu gering. Die RPG Ostthüringen empfiehlt die aufgezeigte Entwicklung, bzw. Tendenz zu ergänzen bzw. die Inhalte zu aktualisieren.

Im Abschnitt 3.3.4 SPNV-Vergabekonzeption werden mögliche Konsequenzen des Deutschland-Tickets am Vergabeverfahren aufgezeigt. Spätestens hier sollten die ersten vorhandenen Statistiken einfließen, um bei zukünftigen Vergabeverfahren ausreichende Kapazitäten berücksichtigen zu können.

Abschnitt 2.5.1 Nachfrage im Schienenverkehr/ 2.5.2 Nachfrageprognose bis 2027

Die Abbildung 9 auf Seite 42 ist auf den neusten Datenstand (mindestens 31.12.2022) zu bringen.

Das Nachfrageprognosemodell erscheint, vor allem aufgrund der verspäteten Freigabe zur Beteiligung des 6. NVP SPNV Thüringen, als überholt. Als Analysejahr wurde 2019 festgelegt und Fahrplan- sowie Raumstrukturdaten (Einwohnerzahl, Arbeitsplätze, Schulplätze) herangezogen. Das erscheint im Hinblick auf die Auswirkungen der Pandemie und den Lock-Downs erstmal sinnvoll. Mit Blick auf die Fahrgastzahlen im Jahr 2023 – durch die Einführung des Deutschland-Tickets kann von einer Nachfragesteigerung (s. o.) von durchschnittlich 50 % ausgegangen werden – und nicht, wie im 6. NVP SPNV Thüringen angenommen, von stagnierenden Zahlen. Die Veränderungen durch die Einführung eines einheitlichen, preisgünstigen und deutschlandweit gültigen Nahverkehrstickets sind nicht im 6. NVP SPNV Thüringen eingeflossen, wodurch die Ergebnisse der Nachfrageprognose 2027 nicht aussagekräftig sind.

Abschnitt 3.3.2 SPNV-Zielkonzept 2023-2027

Die neu geschaffene Expresslinie entlang der Saalbahn wurde in der Stellungnahme der RPG Ostthüringen zum 5. NVP SPNV Thüringen begrüßt und eine Durchtaktung dieser Verbindung bis nach Saalfeld und weiter nach Nürnberg gefordert. Mit dem Wegfall der SPNV-Verbindungen entlang der Saalbahn (mit Halt in Jena und Saalfeld) bedurfte es einer guten und effektiven Alternative. Diese Lücke hat der RE42 (Franken-Thüringen-Express bzw. FTX) gefüllt. Bereits 2017 hat die Planungsgemeinschaft Ostthüringen in ihrer Stellungnahme zum 5. NVP SPNV Thüringen gefordert, dass zukünftig der Rhythmus der abwechselnden stündlichen Verbindung nach Halle (RE18) sowie nach Leipzig (RE/SE15) fortgeführt werden soll. Nun kommt es mit dem 6. NVP SPNV Thüringen zu einer Stückelung der Verbindungen, indem der RE14 zwischen Saalfeld/ Saale und Nürnberg verkehrt und der RE/SE15 zwischen Saalfeld/Saale und Leipzig. Überdies soll der RE42 (FTX) abbestellt werden. Eine schnelle durchgängige und effektive Verbindung zwischen Nürnberg und Leipzig ist für Ostthüringen somit nicht mehr gegeben. Darüber hinaus verliert Saalfeld/Saale mit den Änderungen im 6. NVP SPNV Thüringen einen nahezu perfekten Halbstundentakt in die Metropolregion Mitteldeutschland.

Wie bereits oben angebracht, fordert die Planungsgemeinschaft Ostthüringen einen schnellen stündlichen Direktanschluss an die Fernverkehrsbahnhöfe in Nürnberg,

² <https://www.mdr.de/nachrichten/thueringen/bahn-zug-deutschlandticket-mehr-fahrgaeste-100.html>

Leipzig sowie Halle/Saale. Demnach ist der RE42 (FTX) zu erhalten und die RE14 (Saalfeld – Nürnberg) bis nach Halle/Saale zu verlängern, sodass eine stündlich wechselnde Taktung zwischen Nürnberg – Saalfeld/ Saale – Jena – Leipzig bzw. Halle/ Saale mit schnellen Expresszügen entsteht. Eine Verdichtung mit Regionalbahnen (RB22 und RB25) soll schlussendlich wieder zu einer Halbstundentaktung entlang der Saalbahn führen.

Bezogen auf Nutzer von Nahverkehrstickets sowie des Deutschland-Tickets stellt die Abbestellung des RE42 (FTX) eine wesentliche Verschlechterung der Anbindung der Gemeinden entlang der Saalbahn an überregionale Zentren dar, da als Teilersatz nur eine bis zu 5-mal tägliche IC-Verbindung (SPFV) dienen soll. Eine Gültigkeit von Nahverkehrstickets im SPFV innerhalb des Thüringer Abschnitts der Saalbahn soll daher schnellstmöglich umgesetzt werden. Die aktuellen Aktivitäten des Freistaates Thüringen hierzu werden begrüßt und eine schnelle Tarifintegration befürwortet. Trotz alledem stellt die genannte Veränderung eine Verschlechterung des SPNV entlang der Saalbahn dar, da u. a. in Saalfeld/Saale ein neuer Zwangsumstieg entsteht, um mit dem SPNV von Jena nach Nürnberg zu kommen; und die Haltepunkte kleinerer Gemeinden weitaus weniger häufig bedient werden.

Insgesamt betrachtet entsteht in diesem Abschnitt der Eindruck, dass das zukünftige SPNV-Zielangebot in Ostthüringen unter dem aktuellen Niveau liegt, was dem angestrebten politischen Ziel einer Verdopplung der Fahrgastzahlen im ÖPNV konträr läuft. Es wäre anzustreben, dass unter dem Vorbehalt zusätzlicher REG-Mittel bereits im NVP Prüfaufträge für Angebotsverdichtungen auf der Schiene angekündigt werden.

Abschnitt Exkurs: S-Bahn bzw. Region-S-Bahn entlang der Thüringer Städtekette

Während es im 5. NVP SPNV Thüringen noch hieß: „Insbesondere die thüringische Städteachse birgt das Potenzial für ein attraktives Regio-S-Bahn-Angebot. Dies wird durch den Freistaat als langfristiges Ziel [...] verfolgt“, heißt es nun im 6. NVP SPNV Thüringen wie folgt: „Die Einführung einer S-Bahn wird vom Freistaat Thüringen daher nicht angestrebt. Vielmehr soll das bestehende Angebotskonzept aus der Überlagerung von RB- und RE-Linien fortgeführt und unter Ausnutzung der infrastrukturellen und finanziellen Möglichkeiten mit abschnittswisen Angebotsausweitungen angebotsorientiert aufgewertet werden.“ Begründet wird dies mit: „Eine Umwandlung der bestehenden RB- und RE-Linien in ein Produkt „S-Bahn“ würde nicht zu einer Angebotsausweitung führen, allerdings für zahlreiche Relationen Reisezeitverlängerungen und Anschlussverluste erzeugen und so die Attraktivität des Thüringer SPNV für die Fahrgäste insgesamt verringern.“

Dieser Kurswechsel zwischen 5. und 6. NVP SPNV Thüringen wird mit einer dünnen Argumentationsdecke, welche in sich unlogisch ist, begründet. Wenn eine RB-Linie zu einer Regio-S-Bahn-Linie (oder ähnlichem) umgewandelt wird, kann es nicht zu einer Reisezeitverlängerung kommen, wenn die Haltepunkte identisch bleiben. Vielmehr wird eine Angebotsverbesserung erreicht, indem z. B. im Vergleich zur derzeitigen Situation statt einer zweistündlichen RB-Verbindung, aller 20 min. (außer zur vollen Stunde) eine Regio-S-Bahn (oder ähnliches) zwischen Gera und Erfurt verkehrt. Ergänzt wird dieses Angebot weiterhin zur vollen Stunde mit einem RE nach Erfurt bzw. weiter nach Göttingen. Somit wird entlang der Städtekette eine Zwanzigminutentaktung erreicht. Die Argumentation im 6. NVP SPNV Thüringen würde dementsprechend ins Leere laufen, da es zu keiner Reisezeitverlängerung kommt, sondern zu einer Angebotsausweitung, was positiv für Planungsregion Ostthüringen zu beurteilen ist. Solch eine Angebotsverbesserung und Taktverdichtung entlang der Städtekette wurde bereits mehrfach gefordert und ist Bestandteil raumordnerischer Festlegungen (G 3-7 im RPO-E 2023). Gerade im Zuge des zweigleisigen Ausbaus und der Elektrifizierung entlang der MDV

fordert die Regionale Planungsgemeinschaft Ostthüringen spätestens ab 2028 das Konzept eines Regio-S-Bahn ähnlichen Verkehrs zu planen. Ebenfalls auf der Trasse Leipzig – Altenburg – Zwickau gibt es mit der Einführung der S5 und S5x keine Verschlechterung des Angebots. Vielmehr wird auf Seite 43 deutlich, dass es im Abschnitt Thüringen auf der entsprechenden Trasse zu einem Nachfragezuwachs von 9 bis 17 % gekommen ist.

Die Argumentationslinie zum Exkurs S-Bahn ist zu überdenken/ zu überarbeiten und die Zielstellung aus dem 5. NVP SPNV Thüringen sind wieder zu übernehmen sowie die Grundsätze der Raumordnung zu beachten. Entlang der Städteketten muss, wie kurz beschrieben, ein Regio-S-Bahn-Angebot oder ähnliches etabliert werden – spätestens nach Fertigstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit und Elektrifizierung der MDV. Dies ist eine adäquate Lösung, um die gestiegenen Anzahl von Fahrgästen zu befördern, das politische Ziel der Verdopplung der Fahrgastzahlen im Schienenpersonenverkehr zu erreichen und zusätzlich weitere Zuwächse auch an weniger genutzten Haltepunkten zu generieren.

Ebenso sind die Entwicklung der Regio-S-Bahn Mitteldeutschland in den 6. NVP SPNV Thüringen zu berücksichtigen, denn eine Verbindung von Leipzig nach Gera um das Jahr 2035 ist nicht unwahrscheinlich. Mit der aktuell geplanten Verlängerung nach Naumburg (S6) rückt eine Anbindung bis nach Jena ebenfalls näher. Die bereits zum jetzigen Zeitpunkt bekannten Entwicklungen werden im aktuell vorliegenden 6. NVP SPNV Thüringen ignoriert.

Abschnitt 3.3.3 Weiterentwicklung des SPNV-Zielkonzepts nach 2027

Die Berücksichtigung und Zielstellung der Dekarbonisierung des SPNV wird begrüßt und entspricht den Vorgaben des Grundsatzes G 3-8 im aktuellen Entwurf des Regionalplans Ostthüringen. Die Antwort auf die Frage, wo alternativ angetriebene Schienenfahrzeuge eingesetzt werden sollen, ist jedoch zu kurz. In diesem Abschnitt sollten alle nicht elektrifizierten Trassen (Abschnitte) in Thüringen tiefgreifend analysiert werden, um perspektivisch eine Auflistung und Bewertung mit den potenziellen Möglichkeiten der Betriebsarten (z. B. BEMU – batterie-elektrischem Antrieb, HEMU – Wasserstoffantrieb, Dual-Mode-Betrieb, etc.) vorliegen zu haben (siehe auch Hinweise zum Abschnitt 3.4.1).

Abschnitt 3.3.5 Reaktivierung SPNV-Strecken und Neubau von Stationen

Die Reaktivierung von Trassen des SPNV sowie der Neubau (eventuell auch Reaktivierung) von Zugangsstellen entsprechen dem Ziel Z 3-1 sowie der Vorgaben des Grundsatzes G 3-7 im aktuellen RPO-E 2023. Die Kurzübersicht zum „Masterplan Schieneninfrastruktur 2030“ gibt einen guten Einblick in die bald öffentlich zugängliche Konzeptstudie „Reaktivierung von Eisenbahnstrecken in Thüringen“.

Die RPG Ostthüringen hofft diesbezüglich auf die Reaktivierung einer Vielzahl von potenziellen Bahntrassen. Hierunter wäre der Lückenschluss zwischen Oppurg und Prößneck zu nennen, was zu einer deutlichen Aufwertung des Saale-Orla-Kreises sowie zu Teilen auch des LK Saalfeld-Rudolstadt sowie Greiz führen kann. Eine durchgehende Verbindung Weida – Triptis – Neustadt a. d. Orla – Pößneck – Jena wird sodann ermöglicht. Des Weiteren kann mit der Reaktivierung der Trasse Schleiz – Schönberg (Vgtl.) das Mittelzentrum sowie die Umgebung von Schleiz aufgewertet werden. Ebenso die Reaktivierung der Trasse zwischen Altenburg – Meuselwitz – Zeitz mit Anknüpfung an die Kammerforstbahn und somit zum Haselbacher See führt zu einer deutlichen Aufwertung dieser Teilregion.

Eine Einführung, Vorstellung oder Kurzbeschreibung von zu reaktivierenden oder neu zu bauenden Zugangsstellen wird in diesem Abschnitt jedoch vermisst. Es könnte ebenfalls in einer Erstbewertung anhand eines Beispiels kurz beleuchtet werden (wie im Beispiel der Pfefferminzbahn), ob eine neue Zugangsstelle (z. B. in Jena-Burgau), weitere Fahrgastpotenziale generiert.

Abschnitt 3.4.1 Strecken sowie 3.6 Fahrzeugkonzepte

In Abbildung 18 auf Seite 71 ist ein Trassenabschnitt zwischen Gera und Plauen markiert, welcher weder im Text noch in den folgenden Tabellen erläutert wird. In Abbildung 19 Seite 72 ist ein weiterer Trassenabschnitt zwischen Leipzig – Gera – Saalfeld/Saale markiert, welcher nicht weiter im Text oder in den nachfolgenden Tabellen kommentiert wird. Die RPG Ostthüringen bittet darum, die Maßnahmen an diesen Trassenabschnitten ebenfalls im Text bzw. in den folgenden Tabellen zu erläutern, um die genannten Abbildungen nachvollziehbar zu machen. Vor allem entlang der Trasse Leipzig – Gera – Saalfeld/Saale sind seit Jahren Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung (auf 120 km/h) geplant. Anhand der Abbildung 19 ist nicht zu erkennen, ob dies nun umgesetzt wurde.

Der folgende Abriss zum Thema „Effekte einer Elektrifizierung“ sollte im 6. NVP SPNV Thüringen zu einem noch deutlicheren Bekenntnis der Elektrifizierung von Trassen führen und schlussendlich weitere Elektrifizierungsmaßnahmen (beispielhaft erläutert) identifizieren. Im RPO-E 2023 werden im Abschnitt 3.1.1 weitere zu elektrifizierende Trassen genannt. Unter anderem sind dies Leipzig – Gera und weiter nach Mehlteuer sowie Saalfeld/Saale. Auch die Trasse Saalfeld/Saale – Arnstadt – Erfurt sollte im Zuge einer möglichen Elektrifizierung von Erfurt bis nach Plaue intensiver in Betracht gezogen werden.

In Summe auf die Dauer der Nutzung sowie Haltbarkeit (Wartungsarmut) betrachtet, ist die Elektrifizierung von weiteren Bahntrassen sowohl ökonomisch als auch ökologisch die bessere Alternative als die Beschaffung/Förderung von HEMU- oder BEMU-Triebzügen. In Anbetracht des Abschnitts 3.6 „Fahrzeugkonzepte“ ist eine Gegenüberstellung der ökonomischen und ökologischen Kosten von BEMU- und HEMU-Technik mit der möglichen Elektrifizierung von Bahntrassen erforderlich. Die Alternative von synthetischen Kraftstoffen sollte nicht ernsthaft in Betracht gezogen werden, da hier der Wirkungsgrad besonders niedrig ist. Die Autoren erkennen auf Seite 81 selbst an, dass bei der Herstellung von E-Fuels hohe Wirkungsverluste anfallen.

Eine Trasse zu elektrifizieren verursacht einmalige Kosten von rund 1 – 2 Mio. € je Streckenkilometer und hätte eine sehr lange Lebensdauer. Ein einzelner BEMU-Triebwagen ohne die notwendige Einspeiseanlage kostet in der Anschaffung bereits rund 5 Mio. €. Im Vergleich: für 10 BEMU-Triebwagen können mindestens 25 km Bahntrasse neu elektrifiziert und immer noch rund 5 kostengünstigere Oberleitungstriebzüge beschafft werden. Während funktionstüchtige Oberleitungen in Deutschland teilweise über 80 Jahre alt sind, müssen bei BEMU-Triebwagen die Batterien alle 10 Jahre ausgetauscht werden. Weitere Vor- und Nachteile der Technologien sollten in einer Tabelle im Abschnitt 3.4.1 oder 3.6 nachgearbeitet werden.

Abschnitt 3.5 Barrierefreiheit

Im Text heißt es, dass Bahnanlagen vordringlich barrierefrei zu gestalten sind, wenn diese ein Stufe 1 Haltepunkt (zwischen 300 und 1.000 Ein- und Aussteiger pro Tag) und/oder ein Kurort sind. Nach Abbildung 21 auf Seite 78 müsste dies in Ostthüringen für das Moorheilbad Bad Lobenstein zutreffen, jedoch ist die Bahnanlage in Prioritätsstufe 3 zugeordnet – soweit erkennbar. Auch wenn kein Kurort mehr, sollte ebenfalls

für Bad Köstritz die Prioritätsstufe 1 gelten, denn die Stadt hat mit seinem Schlosspark und den Alterszentren einen kurortähnlichen Charakter. Mit der Elektrifizierung der Trasse Leipzig – Gera sollte die Barrierefreiheit am Bahnhof Bad Köstritz spätestens hergestellt werden.

Die RPG Ostthüringen bittet darum, die angebrachten Sachverhalte zu korrigieren und die Karte in Abbildung 21 in ihrer Darstellung zu verbessern. Eine Karte mit der Anzahl der täglichen Ein- und Aussteiger je Zugangsstelle sollte hinzugefügt werden. Somit ist die Lesbarkeit und Verständlichkeit der Karte in Abbildung 21 erst wirklich gegeben.

Abschnitt 3.7.2 Vernetzung der Verkehre

Es wird begrüßt, dass weitere Menschen für den öffentlichen Verkehr durch verschiedene Konzepte gewonnen werden sollen. Der im Abschnitt erwähnte ITF sowie das Deutschland-Ticket bieten hierzu sehr gute Basis. Des Weiteren werden Verknüpfungsanlagen wie P+R und B+R erwähnt, welche – neben den Bahnhöfen – stringent in Thüringen ausgebaut werden müssen. Die Möglichkeit des sicheren Abstellens eines individuellen Verkehrsmittels (ob Auto, Fahrrad oder E-Roller) kann für viele potenzielle Kunden den SPNV attraktiver machen. Deshalb sind die in Anlage 10 als „vordringlicher Handlungsbedarf“ identifizierten Haltepunkt und Bahnhöfe schnellstmöglich entsprechend aufzurüsten.

Abschnitt 3.7.6 Tarif und Verbund

Der Abschnitt ist soweit zu aktualisieren, sodass nicht mehr von einer (baldigen) Einführung des Deutschland-Tickets gesprochen wird, sondern die Einführung bereits Bestand hat bzw. in der Vergangenheit liegt.

Bezüglich des Teilabschnitts „Tarifintegration des Fernverkehrs“ ist der folgende Satz zwingend zu streichen oder zu überarbeiten: „Für die Fahrgäste bedeutet eine solche Kooperation eine Attraktivitätssteigerung des Gesamtangebots, da es für Nahverkehrskunden zu einer Verdichtung des Angebots kommen kann [...].“

Wie bereits in dieser Stellungnahme mehrfach aufgezeigt, ist es wichtig für Ostthüringen, dass die SPFV-Verbindung von Gera ins Ruhrgebiet existiert und auch ein entsprechender Fahrkomfort für Nahverkehrskunden besteht. Jedoch gibt es in Thüringen durch das Mischkonzept keine Verbesserung oder gar Verdichtung des Angebots im SPNV. Wie bereits angebracht, wurden und werden durch die (neuen) SPFV-Verbindungen Nahverkehrsverbindungen ersatzlos gestrichen (siehe MDV und Saalbahn), nicht jedoch ergänzt! Des Weiteren kommt es bei den SPFV-Verbindungen häufig zu Verspätungen bis hin zu Komplettausfällen und Ersatzzüge verkehren nicht, sodass Fahrgäste teilweise bis zu 1 ½ Stunden auf den nächsten verkehrenden Zug warten müssen. Diese Situation entlang der am meisten frequentierten Bahntrasse Thüringens ist nicht akzeptabel und sollte gemeinsam vom Freistaat und der Deutschen Bahn als Anbieter des Fernverkehrs gelöst werden. Zudem wird die Fahrradmitnahme (ohne gültigem Fahrradticket keine Mitnahme möglich oder bei defekter Tür am Fahrradabteil ebenfalls keine Fahrradmitnahme möglich, trotz gültigem Ticket) unnötigerweise erschwert.

Dennoch wird trotz der beschriebenen Mängel die Tarifintegration des SPFV entlang der Saalbahn gefordert. Diese Forderung soll im genannten Abschnitt auf Seite 90 als Empfehlung aufgenommen werden. Mit der neu geschaffenen IC-Linie 61 Karlsruhe – Leipzig werden RE-Verbindungen eingespart, was der im 5. NVP SPNV Thüringen 2017 zugesicherten Verbesserung der SPNV-Leistungen entlang der Saalbahn widerspricht. Eine Tarifintegration ist demnach schnellstmöglich einzuführen.

Teilabschnitt: Einführung einer Dachmarke

Bereits zum 5. NVP SPNV Thüringen hat die Regionale Planungsgemeinschaft Ostthüringen auf solch ein markenaufbauendes „Branding“ in ihrer Stellungnahme hingewiesen, um künstliche geschaffene Barrieren (unterschiedliche Anbieter, Automaten, Logos, etc. stiften vor allem für in- und ausländische Touristen Verwirrungen) aufzulösen. Alle in diesem Teilabschnitt angebrachten Punkte werden positiv begrüßt und sollten zu einer baldigen Anpassung/Umsetzung führen.

Abschnitt 3.9 Weitergehende Entwicklungsperspektiven für den ÖPNV

Das Ziel, den ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehr zu verdoppeln, ist notwendig, bedarf aber, wie im Abschnitt erkannt, einem deutlichen Ausbau des gesamten öffentlichen Nahverkehrs. Wie dies geschehen soll, bleibt im 6. NVP SPNV Thüringen unbeantwortet. Die Umsetzung einer Regio-S-Bahn entlang der MDV wird, trotz Elektrifizierung und zweigleisigen Ausbau der Trasse, nicht mehr weiterverfolgt. Eine schnellstmögliche Verdichtung mit RB-Verbindungen entlang der MDV ist nicht vorgesehen. Die RE-Verbindungen entlang der Saalbahn werden ausgedünnt. Weitere Elektrifizierungsmaßnahmen sowie Überholmöglichkeiten entlang eingleisiger Abschnitte werden im Nahverkehrsplan weder angesprochen noch konkretisiert. Zu all diesen Punkten kommt, dass die Prognose zur Querschnittsbelegung im SPNV 2027 keinen wesentlichen Anstieg aufzeigt. Somit müsste konsequenterweise das politische Ziel der Verdopplung der Fahrgastzahlen im SPNV durch Maßnahmen zwischen 2027 bis 2030 geschehen.

Die von der RPG Ostthüringen angebrachten Punkte liegen in der Planungszuständigkeit des Nahverkehrsplanes und können zu einer Verbesserung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr führen. Die genannten notwendigen Maßnahmen sowie die auf Seite 97 gelisteten Prüfbedarfe sollten daher schnellstmöglich umgesetzt werden.

Epilog

Der Entwurf des 6. NVP SPNV Thüringen 2023 – 2027 kommt leider nicht über den Stand des Status-Quo hinaus. Auf den am meisten genutzten Bahntrassen Ostthüringens wird es weiterhin zu keinen Angebotsverbesserungen kommen. Ein echter Halbstundentakt entlang der Städtekette wird weiterhin nicht umgesetzt. Entlang der Saalbahn kommt es zu Einsparungen im Nahverkehr, da RE- durch IC-Verbindungen ersetzt werden. Zudem wird die sehr gut angenommene, durchgängig von Nürnberg nach Leipzig über Saalfeld und Jena verkehrende RE-Verbindung (FTX), abbestellt. Des Weiteren werden die Vorteile einer Regio-S-Bahn, welche eine Vielzahl der derzeitigen (Überlastungs-)Probleme lösen könnte, im derzeitigen Entwurf des 6. NVP SPNV Thüringen kleingeredet. Die Staatssekretärin Frau Prof. Dr. Schöning postulierte am Tag der Schiene in Leipzig (15.09.2023), dass es zu einer dichteren Taktung auch im ländlichen Raum kommen muss. Nach dem vorliegenden Entwurf des 6. NVP SPNV Thüringen wird es nicht einmal auf den Ostthüringer Haupttrassen eine Verdichtung des SPNV geben.

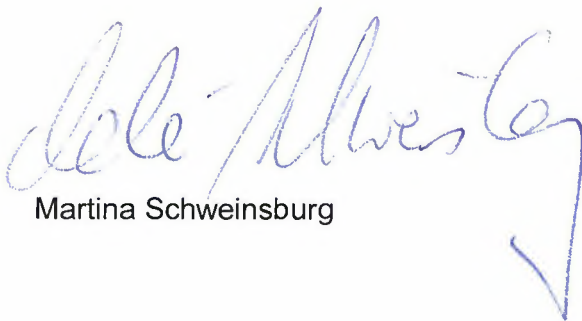
Ebenso auf das Deutschlandticket und die damit verbundenen gestiegenen Fahrgastzahlen wird nicht eingegangen. Mehr noch spiegelt der vorliegende Entwurf des 6. NVP SPNV Thüringen die Zielstellung der Verdopplung der Fahrgastzahlen im Schienenpersonenverkehr nicht wider. Anhand der zukünftig, abgeschätzten Querschnittsbelastung ist nicht einmal ein Anstieg über den Status-Quo hinaus zu erkennen. Welche Maßnahmen sollen die politische Willensbekundung der Verdopplung der Fahrgastzahlen im ÖPNV zum Ausdruck bringen? Wenn es zu keiner Signifikanten Überar-

beutung des uns vorliegendem Entwurfs des NVP kommt, scheitert die Verkehrswende in Thüringen.

Schlussendlich werden Entwicklungen bzgl. des ETCS (European Train Control System), wonach zwischen 2030 bis 2035 alle Züge in ETCS-fähig sein müssen, im 6. NVP SPNV Thüringen 2023 – 2027 nicht beleuchtet. Dies ist jedoch entscheidend für zukünftige Verkehrsverträge.

Wir bitten um sachgemäße Berücksichtigung der vorliegenden Hinweise und Anregungen und wünschen Ihnen für die Fertigstellung des 6. NVP SPNV Thüringen 2023 – 2027 viel Schaffenskraft.

Mit freundlichem Gruß



Martina Schweinsburg