



REGIONALE PLANUNGSGEMEINSCHAFT SÜDWESTTHÜRINGEN

Körperschaft des öffentlichen Rechts
PRÄSIDENT

Regionale Planungsstelle Südwestthüringen
Karl-Liebknecht-Straße 4 • 98527 Suhl

Thüringer Ministerium für Infrastruktur und
Landwirtschaft (TMIL)
Referat 42
Herrn Jan Krok
Postfach 90 03 62
99106 Erfurt

E-Mail: nvp-thueringen@ptvgroup.com

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

Unser Zeichen (Bitte bei Antwortschreiben angeben)

Bad Salzungen
20.10.2023

Stellungnahme der Regionalen Planungsgemeinschaft (RPG) Südwestthüringen im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Freistaat Thüringen 2023 - 2027

Mit Schreiben des TMIL vom 30.08.2023 wurde der Entwurf der o.g. Planungsunterlagen zur Stellungnahme vorgelegt. Die dafür gesetzte Frist bis 04.10.2023 wurde bis 25.10.2023 verlängert.

Nach entsprechender Prüfung der Unterlagen nimmt die RPG Südwestthüringen wie folgt Stellung:

Ausgehend von der im Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) fixierten Prämisse, dass der Nahverkehrsplan den Zielen der Raumordnung, Landesentwicklung und Landesplanung unter Beachtung der Belange des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu entsprechen hat (§ 5 Abs.1 ebenda), wird bezogen auf die Planungsregion Südwestthüringen zu einigen Inhalten Qualifizierungs- bzw. Ergänzungsbedarf gesehen. Die diesbezüglichen Belange und Hinweise werden in den nachstehenden Punkten aufgeführt.

Zu Abschnitt 2.2.2 Bevölkerung

In Tabelle 1 sind die aktuellen Bevölkerungsdaten des Thüringer Landesamtes für Statistik (Stand 31.12.2022) aufzuzeigen. Zudem sind die Ergebnisse der 3. Regionalen Bevölkerungsvorausberechnung bis 2042 zu berücksichtigen.

Zu Abschnitt 2.3.1 Fernverkehr

Hier sollte auf den für Südthüringen relevanten Bahnhof Coburg als Fernverkehrshalt verwiesen werden.

Auch fehlt bei den Angaben zum Fernbus der Haltepunkt Zella-Mehlis.

Landratsamt Wartburgkreis • Präsident und Landrat Reinhard Krebs o.V.i.A.
Erzberger Allee 14 • 36433 Bad Salzungen
Telefon: 03695/61 51 00 • Telefax: 03695/61 51 99

Regionale Planungsgemeinschaft Südwestthüringen • Regionale Planungsstelle • Karl-Liebknecht-Straße 4 • 98527 Suhl
Telefon: 0361/57331-5301 • Telefax: 0361/57331-5302
E-Mail: regionalplanung-sued@tlvwa.thueringen.de • Internet: <https://regionalplanung.thueringen.de>

Informationen zum Umgang mit Ihren Daten innerhalb der Regionalplanung Thüringens finden Sie im Internet unter: <https://regionalplanung.thueringen.de/datenschutz/>. Auf Wunsch übersenden wir Ihnen eine Papierfassung.

Zu Abschnitt 2.3.2 Schienenpersonennahverkehr

Auf der in Abbildung 6 ausgewiesenen SPNV-Strecke Ilmenau – Bahnhof Rennsteig verkehren MO bis FR keine Züge, sondern nur am Wochenende.

Zu Abschnitt 3.2 Qualitätsstandards des SPNV-Angebotes

Die in Tabelle 14 hinsichtlich Tarif/Vertrieb getroffenen Aussagen werden als unzureichend bewertet. So fehlt z.B. eine Aufzählung der größeren Bahnhöfe und bedeutenden Verknüpfungspunkte, an denen auch künftig personenbediente Vertriebsstellen vorgehalten werden sollen. Mit Blick auf die größeren Knotenbahnhöfe sollte sichergestellt werden, dass dort Serviceteams vorgehalten werden (Aspekt der Kundenberatung und –betreuung). Für Südwestthüringen wird diesbezüglich besonders auf den Bahnhof Eisenach verwiesen. Der ICE-Bahnhof Eisenach bedarf aufgrund der Bedeutung der Stadt Eisenach für Kulturtourismus sowie als Wirtschafts- und Hochschulstandort dieser Dienstleistungsangebote.

Zu Abschnitt 3.3.2 SPNV-Zielkonzept 2023-2027

Eine relevante Funktion des SPNV ist die Herstellung entsprechender Anbindungen an den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV). In Südwestthüringen ist es lediglich der Bahnhof Eisenach, der einen Verknüpfungspunkt des SPNV mit dem SPFV darstellt. Erhebliche Teile der Planungsregion weisen Defizite beim Zugang zum SPFV auf. Es werden keine hinreichend konkreten Aussagen dahingehend getroffen, wie der SPNV zur Behebung dieser Defizite in den jeweiligen Teilräumen der Planungsregion auszurichten ist, auch mit Blick auf das für Südwestthüringen bedeutsame Potenzial an Touristen.

Zur Anbindung an den SPFV fungieren in der Planungsregion Südwestthüringen die Schienenverbindungen

- (Erfurt) – Suhl – (Würzburg),
- Eisenach – Meiningen – Hildburghausen – Sonneberg,
- Suhl – Zella-Mehlis – Schmalkalden – Wernshausen,
- (Coburg) – Sonneberg – Ernstthal – Neuhaus am Rennweg.

Dazu wird auf die im Regionalplan Südwestthüringen bestimmten Erfordernisse der Raumordnung G 3-1, G 3-2, Z 3-1, G 3-3 und G 3-4 verwiesen.

So kann z.B. die Schienenverbindung Eisenach – Meiningen – Hildburghausen – Sonneberg die ihr zuge dachte Funktion nicht ausreichend erfüllen, da die erreichbare Reisegeschwindigkeit zu niedrig ist. Insoweit bedarf es konkreter Aussagen zu jeweils notwendigen Ertüchtigungsmaßnahmen und deren zeitlicher Umsetzung. Gerade diese Schienenverbindung zwischen Eisenach und Meiningen hat als Zubringer zum ICE-Halt Eisenach eine wichtige Funktion. Diese gilt es durch konkrete Maßnahmen in einem absehbaren Zeitraum zu verbessern, denn nur dadurch wird der SPNV attraktiver und man kann dem Fahrgastrückgang begegnen.

Diesbezüglich werden seitens der RPG Südwestthüringen auch die in Anlage 5 getroffenen Aussagen zur Lösung des Problems Langsamfahrstrecke im Subrosionsgebiet bei Oberrohn (im Trassenabschnitt zwischen Eisenach und Bad Salzungen) als nicht ausreichend bewertet. Für einen attraktiven SPNV ist es geboten, das Problem einer zügigen Lösung zuzuführen. Dem entsprechend ist dieses Vorhaben als geplante Infrastrukturmaßnahme in die Anlage 9 aufzunehmen.

Zu Abschnitt 3.3.3 Weiterentwicklung des SPNV-Zielkonzeptes nach 2027

Hinsichtlich der für Südwestthüringen wichtigen Regionalexpresslinie RE 7 Würzburg – Erfurt bedarf es mit Blick auf die Dekarbonisierung des Verkehrs praxistauglicher und finanzierbarer Lösungen. Das betrifft nicht nur den Ersatz der bisherigen Dieseltraktion durch umweltfreundlichere Antriebsformen, sondern auch die Kompensation der bei Entfall der Neigetech nitzüge nach 2027 voraussichtlich eintretenden Fahrzeitverluste durch wirksame infrastrukturelle Ausgleichsmaßnahmen. Entsprechend sind für diese mittelfristig eintretende Vakanz Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen und schrittweise umzusetzen. Dabei sollte auch die Variante einer

teilweisen Streckenelektrifizierung betrachtet werden, die den Einsatz von Batterietriebzügen (BEMU) ermöglicht. Die Aussagen auf den Seiten 63/64 werden dem nicht gerecht.

Zu Abschnitt 3.3.5 Reaktivierung SPNV-Strecken

Bezogen auf die im „Masterplan Schieneninfrastruktur 2030 - Reaktivierungen und Lückenschlüsse“ enthaltene Rennsteigbahn (Ilmenau – Themar) gibt es Aktivitäten für eine zügige Sanierung und Wiederaufnahme des Schienenverkehrs im Abschnitt Schleusingen – Themar, um zunächst Schienengüterverkehr für den Industriestandort von Wiegand-Glas zu ermöglichen. Dieses Vorhaben ist in den vorliegenden NVP auch mit der Option von SPNV zwischen Schleusingen und Themar aufzunehmen.

Die Bahnstrecke Bad Salzungen – Vacha – Philippsthal – Gerstungen mit dem erforderlichen Lückenschluss zwischen Vacha und Philippsthal wurde nicht in den „Masterplan Schieneninfrastruktur 2030 - Reaktivierungen und Lückenschlüsse“ aufgenommen. Demzufolge werden auch das Reaktivierungspotenzial und dazu notwendige Infrastrukturmaßnahmen nicht untersucht und bewertet. Die RPG Südwestthüringen ersucht deshalb den Freistaat Thüringen, gemeinsam mit weiteren daran interessierten Akteuren (z.B. Nordhessischer Verkehrsverbund und K+S) eine Machbarkeitsstudie zu finanzieren. Damit soll eine planungsrelevante Grundlage zur Bewertung dieses Reaktivierungsvorhabens (mit Blick auf den Schienengüterverkehr) geschaffen und das weitere Vorgehen aufgezeigt werden.

Zu Abschnitt 3.4.1 Strecken

Die in Abbildung 18 enthaltenen geplanten Streckenmaßnahmen im Zeitraum 2023 – 2027 betreffen ausschließlich punktuelle Maßnahmen. Dazu gehören die Schaffung elektronischer Stellwerke an den Standorten Immelborn, Förtha, Gerstungen und Marksuhl. Am letztgenannten Standort auch eine Spurplananpassung. Dies wird mit Blick auf die notwendige kurzfristige Streckenerüchtigung im Subrosionsgebiet Oberrohn (Beseitigung der Infrastrukturmängel) beanstandet.

Bei den in Tabelle 18 genannten erforderlichen Maßnahmen für Dekarbonisierung ist zwar ein Vorhaben Elektrifizierung der Strecke Meiningen – Grimmenthal enthalten. Allerdings fehlen Angaben zum Umsetzungszeitraum und entsprechende Erläuterungen, was damit konkret beabsichtigt ist. Zur notwendigen schrittweisen Ablösung der Dieseltraktion durch umweltfreundlichere Fahrzeugtechnik sollten auch die in der Tabelle 18 aufgeführten standortkonkreten Maßnahmen zur Schaffung von Nachlademöglichkeiten für Batterietriebzüge (BEMU) dahingehend erläutert werden, was damit im Schienennetz Südwestthüringens an Traktionsverbesserungen erzielt werden kann und bis wann diese funktionswirksam werden sollen (Effekte der Elektrifizierung aufzeigen).

Zu Abschnitt 3.4.2 Stationen

Die im Bau befindliche barrierefreie Verknüpfungsanlage am Bahnhof Grimmenthal wird spätestens Anfang 2024 funktionswirksam. Daraus resultiert eine bessere Erreichbarkeit dieses Knotens für Pendler, welche mit Bus (Haltestelle), Pkw (P&R) oder Fahrrad (B&R) auf die Bahn umsteigen möchten. Das direkte Bahnhofsumfeld in Grimmenthal ist jedoch in einem unattraktiven Zustand und bedarf einer dringenden Aufwertung. Aktuell wird unter Einbeziehung der DB Station&Service AG sondiert, ob diese Maßnahme auf Basis des „Bahnhofsmodernisierungsprogramms“ des Freistaats Thüringen umgesetzt werden kann (funktionale und gestalterische Verbesserungen z.B. Sitzgelegenheiten, Wetterschutz, Fahrgastinformationsterminal usw.). Dafür bedarf es der Aufnahme dieser Maßnahme in den NVP SPNV Thüringen 2023 – 2027 als geplantes Vorhaben sowie der DB Station&Service AG als Projektpartner.

Mit Blick auf nachfrageschwache Zugangsstellen des SPNV in Südwestthüringen ist aus regionalplanerischer Sicht darauf hinzuwirken, diese Haltepunkte dauerhaft funktionsfähig zu halten. Die künftige Nachfrageentwicklung an derartigen Haltepunkten hängt auch maßgeblich von deren Zugangsbedingungen und den Erreichbarkeitsvorteilen von SPNV-Verbindungen

ab. Durch entsprechende Analyse der Vorortsituation sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen, diese Haltepunkte zu attraktivieren. Das schließt auch die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit ein. Dazu bedarf es jedoch einer abgestimmten Vorgehensweise der jeweils zuständigen Akteure, sowohl was Planung als auch Finanzierung anbelangt.

Die Auflösung von Haltepunkten des SPNV sollte in jedem Fall das letzte Mittel der Wahl sein, da gerade in ländlich geprägten Räumen wie Südwestthüringen der ÖPNV als Alternative zum Individualverkehr zu erhalten ist.

Zu Abschnitt 3.5 Barrierefreiheit

Zur Thematik Barrierefreiheit in Thüringen verdeutlicht die Abbildung 21 die diesbezüglich in der Planungsregion Südwestthüringen bestehenden erheblichen Defizite. Das betrifft schwerpunktmäßig die Strecken Eisenach – Bad Salzungen – Meiningen – Hildburghausen – Eisfeld und Zella-Mehlis – Wernshausen. Die Daseinsvorsorgefunktion des SPNV hängt entscheidend von den Zugangsbedingungen zur Bahninfrastruktur ab. Deshalb ist es mit Blick auf eine älter werdende Bevölkerung und die Zunahme von Personen mit Handicaps geboten, der Thematik die notwendige Beachtung einzuräumen und die Maßnahmen zur Behebung dieser Defizite zu forcieren.

Zu Abschnitt 3.7 Weitere Handlungsfelder

Der vorliegende Entwurf des NVP SPNV weist Mängel bei der Anbindung Südthüringens an den SPNV hinsichtlich funktionierender Reisezeitketten auf. So sind am Hauptbahnhof Erfurt die Übergangszeiten Meiningen – Halle, Meiningen – Dresden, Meiningen – Berlin entweder zu knapp (vor allem für Mobilitätseingeschränkte, Ältere und Reisende mit Gepäck) oder deutlich zu lang und somit unattraktiv. Im Idealfall gibt es Übergänge von 15 Minuten, um auch kleinere Verspätungen absichern zu können. Bei Übergangszeiten von weniger als 10 Minuten wird es vielfach Anschlussverluste geben, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen.

Aufgrund der vorgesehenen Entwicklung der Stadt Eisenach zu einem Oberzentrum wird der Freistaat Thüringen ersucht, sich für eine schnelle Zugverbindung (Regionalexpress) zwischen Eisenach und dem hessischen Oberzentrum Kassel einzusetzen. Aus Sicht der RPG Südwestthüringen reicht es nicht aus, dies dem Nordhessischen Verkehrsverbund allein zu überlassen, wie in Tabelle 5 ausgeführt.

Zu prüfen wäre auch die Einrichtung einer zusätzlichen Regionalexpresslinie auf der Strecke (Schweinfurt) – Meiningen – Bad Salzungen – Eisenach, die einen schnelleren Zugang zum ICE-Bahnhof Eisenach ermöglicht und die Anbindung des Werratal verbessert.

Um innerhalb Thüringens besser mit der Bahn unterwegs zu sein, sind z.B. die Übereckanschlüsse Meiningen – Arnstadt – Saalfeld und Meiningen – Neudietendorf – Gotha funktional zu verbessern.

Zu Abschnitt 3.7.3 Landesbedeutsame Buslinien

Die in Südwestthüringen bestehenden landesbedeutsamen Buslinien zwischen den Zentralen Orten in der Region und benachbarten Planungsregionen leisten einen beachtlichen Beitrag zur Verbesserung des ÖPNV. Gerade hinsichtlich der räumlichen Vernetzung zwischen dem (südwest)thüringischen und bayerischen als auch hessischen Grenzraum (Arbeitspendler, Nutzung von Einkaufsmöglichkeiten und bestehender Daseinsvorsorgeinfrastruktur) stellen derartige Angebote durchaus attraktive Mobilitätsalternativen dar.

Im Zuge der Aktualisierung der StPNV-Finanzierungsrichtlinie betreffs der Mindeststandards für landesbedeutsame Buslinien soll das in Südwestthüringen erhebliche Aufkommen an Tourismus- und Freizeitverkehr als Potenzial zur Fahrgastgewinnung für den ÖPNV berücksichtigt werden. Neben der Sicherung des Bestandes an landesbedeutsamen Buslinien soll auch die

Möglichkeit zur Schaffung weiterer derartiger Angebote bestehen bleiben, gerade im Hinblick auf eine älter werdende und mobilitätseingeschränkte Bevölkerung.

Krebs
Präsident
Landrat