

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Schubert (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr

Zukunft der Nebenbahnen in Thüringen

Die **Kleine Anfrage 1286** vom 3. März 2011 hat folgenden Wortlaut:

Nach öffentlichen Aussagen der Landesregierung bestehe auch für die Zukunft die Notwendigkeit, neben der Ohratalbahn auf weiteren Nebenbahnen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) abzubestellen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Erwägt die Landesregierung neben der Ohratalbahn in den kommenden Jahren die Abbestellung des SPNV bei weiteren Strecken des Nebenbahnnetzes? Wenn ja, auf welchen Strecken sind perspektivisch Abbestellungen beabsichtigt? Auf welchen Strecken des Nebenbahnnetzes in Thüringen ist darüber hinaus aufgrund der Nachfragesituation der SPNV aus Sicht der Landesregierung mittelfristig nicht gesichert?
2. Bei welchen Strecken des Nebenbahnnetzes in Thüringen liegt die tägliche Reisendenzahl im Durchschnitt unter 1 000 Reisenden, bei welchen unter 700 Reisenden?
3. Wie sind in diesem Zusammenhang die Äußerungen von Verkehrsminister Carius vom 4. Januar dieses Jahres zu verstehen, als er bei einem öffentlichen Auftritt in Jena sagte, dass in Thüringen auch in Zukunft auf weiteren Nebenbahnen der SPNV abbestellt werden müsste? Welche Strecken hat der Minister gemeint?
4. Ist das Gutachten aus dem Jahr 2008, das die Einstellung des SPNV auf der Ohratalbahn empfiehlt, bereits veröffentlicht worden? Wenn nein, wann plant die Landesregierung die Veröffentlichung des Gutachtens?
5. Sind ähnliche Untersuchungen auch für andere Nebenbahnen angedacht? Wenn ja, für welche und bis wann sollen die Ergebnisse vorliegen?
6. Wie bewertet die Landesregierung vor dem Hintergrund der gebotenen Verkehrsverlagerung die Tatsache, dass das Streckennetz in Thüringen seit 1990 um rund 400 Kilometer geschrumpft ist, während das Straßennetz ausgebaut wurde?
7. Welche Auswirkungen hat nach Einschätzungen der Landesregierung der demografische und energetische Wandel auf die Verkehrsentwicklung in Thüringen? Wie wird sich dadurch der Anteil der Personen entwickeln, die ein eigenes Kraftfahrzeug zur Verfügung haben?

8. Welche Maßnahmen prüft die Landesregierung, um zusätzliche Nachfragepotentiale entlang von Nebenbahnen zu erschließen? Welche Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Angebots hat sie speziell bei der Ohratalbahn geprüft und welche Investitionen in die Streckeninfrastruktur sowie die Bahnhöfe und Haltepunkte wären dafür notwendig? Welche Nachfragesteigerungen ließen sich dadurch erzielen?
9. Sieht die Landesregierung entlang der Ohratalbahn perspektivisch Potenziale zur Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene? Welche Maßnahmen wurden in diesem Zusammenhang geprüft?
10. Sieht die Landesregierung den Bestand der Eisenbahninfrastruktur auf der Strecke Gotha–Gräfenroda langfristig durch eine mögliche Freistellung nach § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) gefährdet?
11. Hält die Landesregierung es für sinnvoll, den Fachplanungsvorbehalt des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (§ 18) für die Strecke Gotha–Gräfenroda durchgängig aufrechtzuerhalten? Wenn nein, warum nicht?
12. Wenn ja, wie will die Landesregierung eine im Anschluss an das Stilllegungsverfahren nach § 11 AEG mögliche "Entwidmung" (§ 23 AEG) der Strecke verhindern?
13. Hält die Landesregierung zur langfristigen Sicherung der Infrastruktur den Abschluss eines Trassensicherungsvertrags für die Strecke Gotha–Gräfenroda für sinnvoll? Wenn ja, welche Vorkehrungen hat die Landesregierung zur Sicherung der Eisenbahninfrastruktur bereits getroffen?
14. Wie steht die Landesregierung grundsätzlich zum Instrument der Trassensicherung, um derzeit stillgelegte Eisenbahninfrastruktur im ländlichen Raum vor Rückbau bzw. Entwidmung zu schützen?
15. Liegen der Landesregierung Erfahrungen zur Sicherung von Eisenbahntrassen aus den Ländern Rheinland-Pfalz und Schleswig-Holstein vor und wenn ja, wie bewertet die Landesregierung die dortigen Regelungen zur Trassensicherung? Welche Rückschlüsse zieht die Landesregierung daraus für Thüringen?

Das **Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 19. April 2011 wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

Ab Juni 2012 muss die RegionalBahn-Verbindung auf der Strecke Gera–Zeulenroda–Mehltheuer auf dem Abschnitt Zeulenroda–Mehltheuer eingestellt werden. Der Nachbaraufgabenträger Zweckverband Verkehrsverbund Vogtland war auf Grund der sehr schwachen Verkehrsnachfrage in diesem Abschnitt von durchschnittlich vier Fahrgästen/Zug nicht bereit, sich am Vergabeverfahren des Dieselnetzes Ostthüringen zu beteiligen.

Inwieweit die RegionalExpress-Linie Gera–Zeulenroda–Hof ab Juni 2012 fortgeführt werden kann, hängt vom Ergebnis der noch laufenden Beratungen mit den benachbarten Aufgabenträgern, dem Zweckverband Verkehrsverbund Vogtland und der Bayerische Eisenbahngesellschaft, ab.

Darüber hinaus beabsichtigt die Landesregierung derzeit keine weiteren Abbestellungen von Eisenbahnlinien.

Zu 2.:

Die Einordnung der Strecken, bei denen die tägliche Reisendenzahl im Durchschnitt unter 1 000 bzw. unter 700 Reisenden liegt, kann der folgenden Übersicht entnommen werden.

Strecke	unter 1 000 Reisende pro Tag	unter 700 Reisende pro Tag
Neuhaus am Rennweg–Sonneberg	x	
Wernshausen–Zella-Mehlis	x	
Weida–Zeulenroda–Landesgrenze		x
Nordhausen–Landesgrenze(Northeim)		x
Fröttstädt–Friedrichroda		x
Gotha–Gräfenroda		x
Hockeroda–Blankenstein		x
Sömmerda–Großheringen		x
Nordhausen–Ilfeld		x
Rottenbach–Katzhütte		x
Obstfelderschmiede–Cursdorf		x

Quelle: Zählzeiten der Verkehrsunternehmen, ausgewertet durch Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH
Erläuterung: Dargestellt sind die Einsteiger pro Tag in beide Richtungen.

Zu 3.:

Ziel der Landesregierung ist es, ein attraktives, soziales und umweltgerechtes ÖPNV-Angebot in allen Landesteilen vorzuhalten. Dabei hat die Landesregierung jedoch auch die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten. Entsprechend den Festlegungen im geltenden Landesverkehrsprogramm des Freistaats Thüringen ist bei Neuausschreibungen und der Vergabe von Leistungen kritisch zu prüfen, ob der Schienenpersonennahverkehr auf extrem schwach genutzten Strecken noch bestellt oder besser und effizienter durch den Regionalbus erbracht werden kann. Aus diesem Grund werden die öffentlichen Verkehrsangebote regelmäßig, insbesondere vor Abschluss lang laufender Verkehrsverträge, auf ihre Wirtschaftlichkeit hin untersucht.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Zu 4.:

Das Gutachten wurde bislang nicht veröffentlicht. Eine Veröffentlichung ist auch nicht vorgesehen, da die Landesregierung selbst nicht Auftraggeber des Gutachtens war und es darüber hinaus schützenswerte Daten Dritter enthält.

Zu 5.:

nein

Zu 6.:

Im Bereich der Straßeninfrastruktur bestand nach 1990 ein erheblicher Nachholbedarf, insbesondere im Bereich der großräumigen Verbindungen und der Ortsumgehungen. Neu- und Ausbaumaßnahmen des Straßennetzes waren unausweichlich. Die Eisenbahninfrastruktur hingegen war in weiten Teilen überdimensioniert. Vergleichbar schwach ausgelastete Strecken wurden in den alten Ländern schon vor vielen Jahren eingestellt. Die erheblichen Nachfrageeinbrüche in den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts, insbesondere auf den regionalen Strecken, zwangen zu Abbestellungen, da die hohen Kosten des Eisenbahnbetriebs in keinem Verhältnis zu den Nachfragepotenzialen standen.

Zu 7.:

Es ist davon auszugehen, dass die Verkehrsleistung im Straßenverkehr trotz der demografischen Entwicklung weiter steigt. Die Ursachen liegen u. a. am sich ändernden Verkehrsverhalten der älteren Bevölkerung (mehr Freizeitverkehr, steigender Anteil von Älteren mit Führerschein), an der Tendenz zu längeren Reiseweiten (längere Wege für Pendler) und dem weiter steigenden Straßengüterverkehr. Demgegenüber wird der öffentliche Verkehr zurückgehen.

Die Pkw-Motorisierung in Thüringen liegt unter dem Bundesdurchschnitt. Sie wird jedoch weiter steigen, da der Anteil der Personen mit Führerschein an der Gesamtbevölkerung weiter ansteigt. So ist beispielsweise in den jüngeren und mittleren Altersgruppen der Anteil der Frauen mit Führerschein deutlich höher als in den höheren Altersgruppen.

Inwieweit der energetische Wandel Einfluss auf die Verkehrsentwicklung haben wird, ist nicht konkret abschätzbar.

Zu 8.:

Die Landesregierung setzt eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs um. Dabei kommt den schwach nachgefragten Linien eine besondere Bedeutung zu. Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des SPNV mit dem Ziel der Erhöhung der Nachfrage sind beispielsweise:

- Erhöhung der Reisegeschwindigkeit,
- Bedienung im Taktverkehr,
- Sicherstellung von Anschlüssen im regionalen und überregionalen Bahnverkehr,
- Sicherstellung von Anschlüssen bzw. Verknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern,
- Verbesserung des Komforts für die Reisenden durch moderne Fahrzeuge sowie ansprechende, behindertenfreundliche Zugangsstellen sowie
- Schaffung eines einheitlichen Tarifangebotes.

Zusätzlich zu diesen Maßnahmen steht die Landesregierung in einem ständigen Dialog mit den Kommunen und Landkreisen zur Optimierung der Angebote und zur Verbesserung des Zugangs zum SPNV.

Wie hoch die Nachfragesteigerungen durch die eingeleiteten Maßnahmen im Einzelfall waren, kann nicht beziffert werden, da die konkrete Fahrgastnachfrage einer Linie durch eine Vielzahl verschiedener Faktoren beeinflusst wird.

Hinsichtlich der nachgefragten Maßnahmen für die Strecke Gotha–Gräfenroda wird auf die Antwort zu Frage 10 der Kleinen Anfrage 1281 verwiesen.

Zu 9.:

Für die Strecke Gotha–Gräfenroda schätzt die Landesregierung ein, dass keine signifikanten Verlagerungspotentiale von der Straße auf die Schiene bestehen.

Zu 10.:

Die Eisenbahninfrastruktur der Strecke Gotha–Gräfenroda steht im Eigentum der DB Netz AG. Diese entscheidet nach unternehmerischen Gesichtspunkten und unter Beachtung der gesetzlichen Rahmenbedingungen über die weitere Verwendung ihrer Verkehrsanlagen.

Sollte der DB Netz AG der Weiterbetrieb der Strecke wirtschaftlich nicht mehr möglich sein, kann sie eine Stilllegung der Strecke gemäß § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) beantragen. Eine solche Stilllegung wäre im Übrigen zwingende Voraussetzung für eine Freistellung gemäß § 23 AEG. Gemäß § 11 AEG müssen unwirtschaftliche Strecken jedoch zunächst potenziellen Interessenten für die Weiterführung des Betriebes angeboten werden. Bei Erfolglosigkeit der Verhandlungen entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt auf Antrag über die Stilllegung im Benehmen mit dem jeweiligen Land. Solange die Freistellung nach § 23 AEG nicht vollzogen ist, ist die Strecke für den Eisenbahnverkehr gewidmet. Vor diesem Hintergrund sieht die Landesregierung derzeit keine Notwendigkeit, Entscheidungen über die Trassensicherung zu treffen.

Zu 11. bis 13.:

Auf die Antwort zu Frage 10 wird verwiesen.

Zu 14.:

Grundsätzlich hält die Landesregierung das Instrument der Trassensicherung für einen sinnvollen Weg, derzeit nicht mehr benötigte Betriebsanlagen der Eisenbahn für eine eventuelle spätere Nachnutzung zu erhalten. Allerdings muss im Einzelfall entschieden werden, ob die mit einer Trassensicherung verbundenen Nachteile und gegebenenfalls entstehenden Kosten gerechtfertigt sind. Dies kann gegebenenfalls dann der Fall sein, wenn eine Nachnutzung absehbar ist, z. B. durch eine geplante Neuausweisung von Gewerbeflächen in der betreffenden Region.

Zu 15.:

nein

Carius
Minister