Kleine Anfrage

der Abgeordneten Schubert (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr

Status der Ohratalbahn

Die **Kleine Anfrage 1281** vom 2. März 2011 hat folgenden Wortlaut:

Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf der Ohratalbahn zwischen Gotha und Gräfenroda endet Ende 2011 der Verkehrsvertrag mit der DB Regio und soll nicht verlängert werden. Schon jetzt wurde der Verkehr stark ausgedünnt. Auf der 36 Kilometer langen Strecke soll laut Landesregierung Parallelverkehr abgebaut werden und deshalb der bisherige Personenverkehr auf der Schiene ab 1. Januar 2012 durch Busverkehr ersetzt werden. Andererseits haben die Deutsche Bahn und Anrainerkommunen in den letzten Jahren rund zwölf Millionen Euro in den Ausbau des Streckennetzes investiert. In Frankenhain wurde sogar ein neuer Haltepunkt errichtet. Die Anrainerkommunen sowie der Landkreis Gotha und der Ilm-Kreis setzen sich dafür ein, die Bahnverbindung zu erhalten. Vor der Entscheidung auf der Strecke den Personenverkehr einzustellen, sollten daher alle Möglichkeiten ausgelotet werden, den SPNV zu erhalten.

Ich frage die Landesregierung:

1. Warum soll der Verkehrsvertrag nicht verlängert werden?
2. Welche Lösungsansätze für den öffentlichen Personennahverkehr und den Güterverkehr entlang der Strecke wurden im Vorfeld mit den Kommunen besprochen und welche Vorschläge machte die Landesregierung, um zu einer einvernehmlichen Lösung zu kommen? Warum konnte keine einvernehmliche Lösung gefunden werden?
3. Welche Buslinien stehen aus Sicht der Landesregierung in Konkurrenz zum heutigen SPNV-Angebot und sind als Parallelverkehr zu werten?
4. Welche Reisezeiten werden heute mit dem "Busparallelverkehr" zwischen Gotha und Gräfenroda bzw. Gotha–Crawinkel und Gotha–Ohrdruf erzielt und wie sollen sie sich nach Abbestellung des SPNV entwickeln?
5. Wie haben sich die Reisendenzahlen auf der Strecke zwischen Gotha und Gräfenroda seit dem Jahr 2000 entwickelt und wie erklärt die Landesregierung diese Entwicklung (bitte abschnittsweise darstellen)?
6. Welche Eisenbahnverkehrsunternehmen betreiben auf der Ohratalbahn derzeit Schienengüterverkehr (bitte abschnittsweise angeben)?
7. Wie hat sich die Bedienung von Anschlussgleisen entlang der Ohratalbahn seit 1990 entwickelt und welches Güteraufkommen wird aktuell über Gleisanschlüsse abgewickelt? Auf welchen Bahnhöfen bzw. Betriebsstellen gibt es noch Freiladegleise, die für den Güterverkehr genutzt werden können?

8. Wurde die Infrastruktur der Bahnhöfe und Betriebsstellen der Ohratalbahn nach 1990 zurückgebaut? Wenn ja, welche Rückbauten wurden vorgenommen und in welcher Weise wurde dadurch die Möglichkeit eingeschränkt Güterverkehr abzuwickeln?
9. Welche Kriterien spielen neben der Entwicklung der Reisendenzahlen bei der Entscheidung über die Abbestellung des SPNV eine Rolle? Welches Kriterium hat letztendlich bei der Strecke Gotha–Gräfenroda den Ausschlag gegeben?
10. Welche Maßnahmen hat die Landesregierung, gegebenenfalls in Kooperation mit Kommunen und DB Regio in den letzten zehn Jahren durchgeführt, um die Ohratalbahn zu bewerben?
11. Welche Investitionen in welcher Höhe wurden in den letzten zehn Jahren von wem und wann an der Strecke, inklusive der Bahnhöfe, getätigt?
12. Wie haben sich die Kosten für die Bestellung der Strecke für die Landesregierung in den letzten zehn Jahren entwickelt? Wie viele Mittel würde das Land gegenüber 2010 einsparen, wenn sie die Strecke wie angekündigt 2012 abbestellt, wie viel gegenüber 2011? Wie sollen die eingesparten Mittel verwendet werden?
13. Wie haben sich die Trassenpreise für die Ohratalbahn in den letzten zehn Jahren entwickelt? Wurde von der DB Netz AG bisher ein Regionalfaktor berechnet? Wenn ja, wie hoch war der Regionalfaktor und wie hat sich der Trassenpreis nach Entfallen des Regionalfaktors entwickelt?
14. Wie haben sich in den letzten zehn Jahren die Stationspreise auf der Strecke Gotha–Gräfenroda entwickelt?
15. Welche Versuche wurden unternommen, für die Ohratalbahn vergleichbare Lösungen für den Betrieb der Strecken wie im Sonneberger Netz zu finden? Was hat die Landesregierung daran gehindert, hierdurch vergleichbare Kostensenkungen zu erreichen?

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.:

Gründe hierfür sind die negative Entwicklung der Fahrgastzahlen, die für die Bestellung des SPNV erforderlichen hohen Kosten von jährlich ca. vier Millionen Euro und die vorhandenen parallelen Busangebote. Unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung ist gegenwärtig keine Steigerung der Fahrgastzahlen erkennbar, die eine Weiterbestellung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf dieser Strecke rechtfertigen würde. Insofern kann die Gewährleistung öffentlicher Verkehrsangebote im Rahmen der Daseinsvorsorge mittels Busregionalverkehr wesentlich wirtschaftlicher wahrgenommen werden.

Zu 2.:

Die Landesregierung ist seit Jahren mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen, den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, den Aufgabenträgern für den Straßenpersonennahverkehr und kommunalen Verantwortlichen im Gespräch, um die Perspektive des SPNV auf der Strecke Gotha–Gräfenroda zu diskutieren.

Um eine erhebliche Steigerung der Fahrgastzahlen im SPNV auf dieser Strecke zu erreichen, wäre aus Sicht der Landesregierung ein Abbau der Konkurrenzsituation zwischen Bahn und Bus sowie umfangreiche Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur sowie neue Verknüpfungspunkte der Verkehrsmittel an den SPNV-Zugangsstellen unverzichtbar. Hierzu war der Landkreis Gotha nicht bereit. Unter Berücksichtigung der Vorteile des Regionalbussystems in der betreffenden Region ist die Entscheidung des Landkreises nachvollziehbar.

Zu 3.:

Aus Sicht der Landesregierung stehen zwischen Gotha und Georgenthal vor allem die Buslinien 851 und 852 sowie zwischen Gotha, Ohrdruf und Luisenthal die Buslinie 850 in Konkurrenz zum SPNV. Zwischen Ohrdruf und Gräfenroda gibt es derzeit zwar keine durchgängige Busverbindung, allerdings verkehren zwischen Ohrdruf und Crawinkel mit der Buslinie 857 sowie zwischen Crawinkel, Frankenhain und Gräfenroda mit der Buslinie 350/352 ebenfalls zahlreiche Busse.

Zu 4.:

Die Reisezeiten in den nachgefragten Relationen können der folgenden Übersicht entnommen werden:

Relation	Reisezeiten Bus	Bemerkungen
Gotha–Gräfenroda	2:07 h bis 2:39 h	Fahrt mit Umstieg in Arnstadt oder in Georgenthal und Crawinkel möglich
Gotha–Crawinkel	0:40 h	Fahrt mit Umstieg in Ohrdruf
Gotha Hbf.–Ohrdruf, Kirche	0:23 h	umsteigefreie Verbindung

Die kommunalen Aufgabenträger Landkreis Gotha und Ilm-Kreis planen, ihr Regionalbusangebot anzupassen, insbesondere hinsichtlich der Verknüpfungen mit der Bahn und der Buslinien untereinander, um die Umsteigezeiten zu verkürzen. Wesentliche Veränderungen bei den Fahrzeiten sind nicht zu erwarten, da davon auszugehen ist, dass die Busse weiterhin die Haltestellen in den anliegenden Orten bedienen werden.

Zu 5.:

Durch systematische Brüche in der Erhebung der Reisendenzahlen und durch den dauerhaften Schienenersatzverkehr auf dem Abschnitt Crawinkel–Gräfenroda bis Ende 2002 liegen der Landesregierung belastbare Daten für die Strecke Gotha–Gräfenroda erst ab 2003 vor. Eine abschnittsbezogene Darstellung der Reisendenzahlen kann erst ab dem Jahr 2005 zur Verfügung gestellt werden.

Die mittlere Besetzung der Linie ist sowohl bei einer Betrachtung der gesamten Strecke Gotha–Gräfenroda als auch bei der Betrachtung einzelner Abschnitte rückläufig. Auch der stärker genutzte Abschnitt Gotha–Ohrdruf ist mittlerweile so schwach besetzt, dass die Leistungserbringung mit Zügen nicht mehr wirtschaftlich vertretbar ist. Die zusammengestellten Daten zeigt die folgende Übersicht.

Abschnitt	Besetzung je Jahr und Abschnitt							
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Gotha–Ohrdruf			410	420	400	360	300	290
Ohrdruf–Crawinkel			120	130	130	100	100	90
Crawinkel–Gräfenroda			60	80	60	60	60	70
Gotha–Gräfenroda	260	240	250	250	240	220	190	180

Quelle: Zählzeiten der Verkehrsunternehmen, ausgewertet durch Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH
 Erläuterung: Dargestellt ist die mittlere Besetzung pro Tag in beiden Richtungen, bezogen auf alle Wochentage im jeweiligen Jahr.

Ursachen für diesen Fahrgastrückgang sind der demografische Wandel, insbesondere der Rückgang der Berufsschüler, der ausgeprägte Busparallelverkehr auf dem Abschnitt Gotha–Ohrdruf, der weiterhin steigende Motorisierungsgrad der Bevölkerung sowie das allgemeine Mobilitätsverhalten.

Zu 6.:

Der Landesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse vor, welche Eisenbahngüterverkehrsunternehmen die Strecke Gotha–Gräfenroda nutzen.

Zu 7.:

Grundsätzlich ist festzustellen, dass an der Strecke Gotha–Gräfenroda nur in geringem Umfang Anschlussbahnen existieren. In Betrieb befinden sich nur der Anschluss der Firma Unitank Holding GmbH & Co. KG und das Stammgleis der Stadt Ohrdruf. Weiterhin gibt es vier stillgelegte Anschlussbahnen und drei betrieblich gesperrte.

Streckenbezogene Analysen des Aufkommens im Schienengüterverkehr liegen der Landesregierung nicht vor. Der Landesregierung liegen auch keine Informationen zu Art, Anzahl oder Nutzung von Freiladegleisen entlang der Strecke Gotha–Gräfenroda vor.

Zu 8.:

Hierzu liegen der Landesregierung keine Informationen vor.

Zu 9.:

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

Zu 10.:

In Kooperation mit der DB Regio AG werden regelmäßig streckenübergreifende Marketingmaßnahmen durchgeführt. So werden beispielsweise verschiedene Tarifangebote, wie das Hopper-Ticket oder das Thüringen-Ticket beworben. Für die Strecke Gotha–Gräfenroda wurde darüber hinaus gemeinsam mit der DB Regio AG ein spezieller Flyer "Thüringen mit der Ohratalbahn erfahren" entwickelt, herausgegeben und an alle Haushalte entlang der Strecke verteilt.

Die Strecke wurde zudem in das Forschungsprojekt "Entwicklung einer barrierefreien Modellregion für den integrativen Tourismus" integriert. An diesem Projekt waren das Bundesministerium für Bildung und Forschung, die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH (NVS), die Fachhochschule Erfurt sowie sämtliche touristischen Leistungsträger und Kommunen entlang der Strecke beteiligt.

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

Zu 11.:

Zur Art und zum Umfang der von Seiten der Infrastrukturbetreiber DB Netz AG bzw. DB Station & Service AG in den letzten zehn Jahren getätigten Investitionen, liegen der Landesregierung keine Informationen vor.

Zur Gewährleistung des vom Land bestellten SPNV hat die DB Netz AG Investitionen zur Instandsetzung des zwischen 1998 und 2002 gesperrten Streckenabschnittes Crawinkel–Gräfenroda getätigt. Für einen Teil der Investitionen wurden im Rahmen des ÖPNV-Investitionsprogramms des Freistaats Thüringen Fördermittel in Höhe von ca. 500 000 Euro gewährt. Damit konnte die Wiederaufnahme des Zugverkehrs ermöglicht werden.

Da der bauliche Zustand des Haltepunkts Frankenhain wegen abgängiger Bahnsteigkante und unebener Oberflächen nicht mehr den Sicherheitsanforderungen entsprach, bestand für die DB Station & Service AG als Betreiber der Infrastruktur dringender Handlungsbedarf. Im Interesse der Fahrgäste wurden hierfür ebenfalls Fördermittel des Landes für den Neubau des Haltepunktes Frankenhain in Höhe von 195 000 Euro gewährt.

Zu 12.:

Die Kosten je Zugkilometer für die Bestellung von SPNV-Leistungen auf der Strecke Gotha–Gräfenroda sind in den letzten zehn Jahren um 18,5 Prozent gestiegen. Im Jahr 2010 hat der Freistaat ca. 4,1 Millionen Euro für die Leistungsbestellung auf dieser Strecke bereitgestellt. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 erfolgte eine Anpassung des Verkehrsangebots, so dass 2011 nur noch ca. 3,5 Millionen Euro für die Leistungserbringung benötigt werden.

Da die Infrastrukturkosten in den vergangenen Jahren im Vergleich zur Dynamisierung der Regionalisierungsmittel überproportional angestiegen sind, trägt die Einstellung der SPNV-Angebote auf dieser Strecke auch zur Beibehaltung des Leistungsumfangs im übrigen SPNV-Netz bei. Zugleich kann ein Teil der Mittel für dringend notwendige Investitionen im ÖPNV sowie für die Aufrechterhaltung der Landeszuschüsse an die kommunalen Aufgabenträger auf bisherigem Niveau eingesetzt werden.

Zu 13.:

Der Trassenpreis ist seit dem Jahr 2001 bis zum Jahr 2010 kontinuierlich gestiegen, wie folgende Übersicht verdeutlicht:

	2001	2005	2010	2011
Trassenpreis je Zugkilometer	3,63 Euro	4,74 Euro	5,44 Euro	5,22 Euro

Seit dem 1. Januar 2003 wurde von der DB Netz AG für diese Strecke, die dem Regionalnetz "Südthüringen" zugeordnet ist, ein Regionalfaktor erhoben. Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 betrug der Regionalfaktor 1,33. Ab dem Jahr 2011 wurde dieser auf 1,25 gesenkt. Der vollständige Wegfall des Regionalfaktors ist erst für das Jahr 2012 vorgesehen.

Zu 14.:

Die Stationspreise sind ebenfalls kontinuierlich gestiegen. Während im Jahr 2001 noch 0,30 Euro pro Zugkilometer für Stationsgebühren angefallen sind, beläuft sich dieser Wert im Jahr 2011 auf 0,84 Euro pro Zugkilometer. Die folgende Übersicht zeigt die Preisentwicklung der einzelnen Bahnhöfe an der Strecke Gotha–Gräfenroda.

Station	Stationsgebühren je Verkehrshalt in Euro			
	2001	2005	2010	2011
Gotha	6,08	17,25	15,52	12,83
Emleben	0,67	1,78	2,02	2,98
Petiroda	0,27	1,78	2,02	2,41
Georgenthal	1,78	1,78	2,02	2,98
Ohrdruf	0,88	1,78	2,02	2,98
Luisenthal	0,53	1,78	2,02	2,41
Crawinkel	0,88	1,78	2,02	2,41
Gräfenroda Ort	SEV*	1,78	2,02	2,41
Frankenhain	SEV*	1,78	2,02	2,41
Gräfenroda	SEV*	1,78	2,02	2,98

* Schienenersatzverkehr (SEV) wegen mangelbedingter Sperrung des Streckenabschnitts

Zu 15.:

Die Strecke Gotha–Gräfenroda wird von der DB Netz AG betriebsfähig vorgehalten. Ein Streckenstilllegungsverfahren ist nach Kenntnis der Landesregierung derzeit nicht vorgesehen. Insofern ist die Situation nicht mit dem Sonneberger Netz vergleichbar.

Carius
Minister