

K l e i n e A n f r a g e

der Abgeordneten Schubert (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

A n t w o r t

des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr

Thüringer Nahverkehrsplanung

Die **Kleine Anfrage 3063** vom 7. Mai 2013 hat folgenden Wortlaut:

Der Freistaat Thüringen ist nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und hat gemäß § 5 Abs. 1 Satz 1 für seinen Zuständigkeitsbereich einen Nahverkehrsplan (NVP) hierfür aufzustellen.

Im Nahverkehrsplan definiert der Freistaat Thüringen seine Ziele für den Schienenpersonennahverkehr und beschreibt die weitere Ausgestaltung des Nahverkehrsangebots unter Berücksichtigung der sich ändernden Rahmenbedingungen. Ziel ist, ein hochwertiges, qualitativ ansprechendes und damit attraktives SPNV-Angebot auch langfristig über den Gültigkeitszeitraum des jeweiligen Nahverkehrsplans hinaus zu sichern.

Der Nahverkehrsplan hat einen Planungshorizont von fünf Jahren. Der erste Nahverkehrsplan für den Eisenbahnverkehr in Thüringen wurde im Jahr 1998 erstellt und hatte eine Gültigkeit bis 2002. Es folgten die erste Fortschreibung bis 2007 und die zweite bis 2012. Der Plan ist somit nun für die Jahre 2013 bis 2017 bedarfsgemäß fortzuschreiben.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wann plant die Landesregierung die Vorlage der Fortschreibung des Nahverkehrsplans?
2. Wie begründet die Landesregierung das Nichtvorliegen eines aktualisierten Nahverkehrsplans zum Beginn des Fortschreibungszeitraums (1. Januar 2013)?
3. Welche Maßnahmen will die Landesregierung ergreifen, damit die zukünftige Erstellung des Nahverkehrsplans termingerecht geschehen kann?
4. Inwiefern ergibt die Fortschreibung eines Nahverkehrsplans im Nachhinein aus Sicht der Landesregierung überhaupt noch Sinn?
5. Sollte der Planungshorizont der Fortschreibungen des Nahverkehrsplans aus Sicht der Landesregierung verändert werden? Warum?
6. Plant die Landesregierung eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans? Wenn ja, bis wann? Wenn nein, warum nicht?
7. Wie ist der Status des Landesstraßenbedarfsplans? Ist noch in dieser Legislaturperiode mit einer Verabschiedung zu rechnen?

8. Sollten aus Sicht der Landesregierung der Nahverkehrsplan, der Landesstraßenbedarfsplan und der Landesverkehrsplan enger miteinander verknüpft werden?
9. Wie lange war in diesem Jahr die Auslegefrist für die Öffentlichkeitsbeteiligung zum jährlichen Fahrplangentwurf?
10. Wie viele Anregungen hat die Nahverkehrs-Servicegesellschaft zum jeweiligen Jahresfahrplangentwurf in den vergangenen Jahren von Bürgerinnen und Bürgern erhalten? Wie viele und welche davon konnten umgesetzt werden?
11. Inwiefern werden die Bürgerinnen und Bürger über die Verarbeitung ihrer Anregungen informiert? Werden die übernommenen Änderungen öffentlich gemacht?
12. Führt die Einführung eines Zweistundentaktes zwischen Erfurt und Kassel und die damit im Zusammenhang stehenden Streichungen von Verstärkerzügen auf der Strecke Göttingen–Erfurt aus Sicht der Landesregierung zu mehr Vorteilen als Nachteilen für die Reisenden, insbesondere die Pendler/-innen aus dem Eichsfeld und dem Unstrut-Hainich-Kreis?
13. Welche Kriterien verwendet die Nahverkehrs-Servicegesellschaft bei der Abwägung der Interessen von Pendler/-innen und Fernreisenden?
14. Welche Maßnahmen sind aus Sicht der Landesregierung notwendig, um die Interessen der Pendler/-innen aus Nordwestthüringen und die Interessen von Fernreisenden besser miteinander in Einklang zu bringen, als dies bislang der Fall ist?
15. Beabsichtigt die Landesregierung sich dafür einzusetzen, dass die Investitionsplanung für die Schieneninfrastruktur durch die Deutsche Bahn und den Bund sowie die bundes- und europaweite Fahrplangestaltung so ausgerichtet werden, dass auf den Schienenstrecken echte Stundentakte (Abfahrt auf allen Bahnhöfen jeweils zur gleichen Minute) möglich werden?

Das **Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 24. Juni 2013 wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die Jahre 2013 bis 2017 liegt im Entwurf vor. Die gemäß § 5 Abs. 2, 4 und 5 des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) vorgesehene Anhörung soll ab Juli 2013 erfolgen. Nach Auswertung der abgegebenen Stellungnahmen ist die Fertigstellung für das IV. Quartal 2013 vorgesehen.

Zu 2.:

Es liegt ein gültiger Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr vor.

Gemäß § 5 Abs. 1 des ThürÖPNVG ist der Nahverkehrsplan bedarfsgerecht fortzuschreiben. Anlass der aktuellen Fortschreibung ist die künftig zur Verfügung stehende neue Infrastruktur und die dadurch bedingten veränderten zeitlichen Lagen der neuen Fernverkehrslinien.

Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans waren die Ergebnisse dieser Planungen zunächst abzuwarten, da die Verknüpfung der Fern- und Nahverkehrssysteme im neuen ICE Knoten Erfurt, aber auch in den Fernverkehrsknoten der Nachbarländer einen besonderen Schwerpunkt der Nahverkehrsplanung in Thüringen bilden.

Zu 3.:

Die Landesregierung wird, wie im Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr festgelegt, auch weiterhin den Nahverkehrsplan bedarfsgerecht fortzuschreiben. Eine Überarbeitung ist im Anschluss an die Revision des Regionalisierungsgesetzes auf Bundesebene vorgesehen.

Zu 4.:

Der neue Nahverkehrsplan wird eine Laufzeit von 2013 bis Ende 2017 haben und die verkehrspolitischen Ziele des Landes als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs festlegen. Insofern kann aus Sicht der Landesregierung auf den Nahverkehrsplan als Handlungsleitfaden für diesen Zeitraum nicht verzichtet werden.

Zu 5.:

Nein - die entsprechenden Regelungen des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr, welche auch für die kommunalen Aufgabenträger gelten, haben sich aus Sicht der Landesregierung bewährt. Aufgrund des Planungshorizonts von fünf Jahren ist es möglich, auf kurz- bis mittelfristige Veränderungen der strukturellen, wirtschaftlichen und finanziellen Rahmenbedingungen sachgerecht zu reagieren.

Zu 6.:

Die Ausrichtung der Thüringer Verkehrspolitik wird vom aktuellen Landesverkehrsprogramm für den Freistaat Thüringen vorgegeben. Die Landesregierung plant derzeit keine Fortschreibung des Landesverkehrsprogramms. Ein Novellierungsbedarf wird erst nach Realisierung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit und der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans gesehen.

Zu 7.:

Der Landesstraßenbedarfsplan wird, wie der Bundesverkehrswegeplan, ein Investitionsrahmenplan sein. Er wird auf der Grundlage des voraussichtlich zur Verfügung stehenden Finanzrahmens den Erhaltungsbedarf und den Bedarf an Neu-, Um- und Ausbauvorhaben für das zukünftige Landesstraßennetz, geordnet nach der Dringlichkeit der erforderlichen Maßnahmen, darstellen.

Der Landesstraßenbedarfsplan soll im Jahr 2014 als Entwurf vorliegen. Er wird daher voraussichtlich erst in der kommenden Legislaturperiode verabschiedet werden.

Zu 8.:

Das Landesverkehrsprogramm formuliert die grundlegenden verkehrspolitischen Vorgaben für die weiteren Fachplanungen im Bereich Verkehr. Insofern bauen der Nahverkehrsplan und der Landesstraßenbedarfsplan auf dem Landesverkehrsprogramm auf und setzen dessen Vorgaben um. Ein Änderungsbedarf wird von Seiten der Landesregierung nicht gesehen.

Zu 9.:

Der Jahresfahrplanentwurf wurde am 7. März 2013 veröffentlicht. Bis zum 31. März 2013 konnten Anregungen und Hinweise abgegeben werden.

Zu 10.:

Zum Jahresfahrplanentwurf 2012/2013 erreichten die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH (NVS) 52 Anregungen. Von diesen konnten fünf Anregungen umgesetzt werden. Weitere fünf Anregungen konnten teilweise umgesetzt werden. Dies betrifft die Themenbereiche "Anschlüsse herstellen" sowie "zusätzliche Halte einrichten".

Zum Jahresfahrplanentwurf 2013/2014 wurden 107 Anregungen abgegeben. Die Prüfung und Auswertung ist derzeit noch nicht abgeschlossen.

Zu 11.:

Im September dieses Jahres soll auf der Internetseite der NVS eine Übersicht zu den eingegangenen Anregungen und Informationen sowie zu deren Umsetzbarkeit veröffentlicht werden. Zudem werden dann die endgültigen Fahrplantabellen veröffentlicht.

Zu 12.:

Zwischen Erfurt und Kassel besteht bereits seit mehreren Jahren ein Angebot im Zweistundentakt. Neu ist, dass das Angebot besser vertaktet wird und die Reisezeiten durch die Einführung einer Express-Linie zwischen Erfurt und Kassel deutlich reduziert werden konnten. Hierdurch wird das Eichsfeld neu an den Fernverkehrsknoten Erfurt angebunden.

Bislang haben Reisende aus dem Eichsfeld nur in Göttingen einen Fernverkehrsanschluss über die Express-Linie Erfurt–Göttingen. Mit der neuen Fahrplankonzeption ist eine Stundendrehung der Express-Linie Erfurt–Göttingen verbunden. Dadurch entsteht eine neue Frühverbindung von Erfurt nach Göttingen (Ankunft in Göttingen um 7:52 Uhr).

Es wurden keine Verstärkerzüge gestrichen. Lediglich die Express-Verbindung von Heiligenstadt (ab 7:30 Uhr) nach Erfurt verschiebt sich um eine Stunde. Für Reisende aus dem Eichsfeld bestehen künftig vier Frühverbindungen nach Erfurt mit Ankünften um 6:16 Uhr, 7:23 Uhr, 7:47 Uhr und 8:43 Uhr. Am Abend wird eine neue Express-Verbindung von Erfurt (ab 21:12 Uhr) nach Göttingen angeboten. Zusätzlich verkehrt eine neue Express-Verbindung von Göttingen (ab 23:08 Uhr) nach Leinefelde.

Zu 13.:

Aus Sicht der NVS sollen die Interessenlagen von Nah- und Fernreisenden im Einklang stehen. Dabei werden die Taktzüge vorrangig an den Fernverkehrsknoten ausgerichtet. Vom Takt abweichende Züge werden vorrangig an den Interessenlagen von Pendlern ausgerichtet. Hierbei sind infrastrukturelle Zwangspunkte, wie beispielsweise eingleisige Strecken und mögliche Kreuzungsstellen, zu berücksichtigen.

Zu 14.:

Die Angebotsgestaltung berücksichtigt bereits weitestgehend sowohl die Interessen der Pendler als auch die Interessen der Fernreisenden. Ein auf jede Zielgruppe optimal zugeschnittenes Angebot würde eine deutliche Leistungserweiterung nach sich ziehen. Hierfür stehen jedoch weder die finanziellen Mittel noch die notwendige Infrastruktur zur Verfügung.

Zu 15.:

Die Landesregierung setzt sich dafür ein, dass die bestehenden integralen Taktfahrpläne weiter fortgeschrieben und bedarfsgerecht entwickelt werden. Dies beinhaltet, dass sowohl schnelle Verbindungen in die Zentren als auch Verbindungen zur Flächenerschließung vorgehalten werden.

Eine konsequente Ausrichtung auf echte Stundentakte mit Abfahrten auf allen Bahnhöfen jeweils zur gleichen Minute bedingt, dass einheitlich entweder nur noch schnelle oder nur noch langsame Verbindungen angeboten werden könnten. Dies würde erhebliche Nachteile mit sich bringen und den verschiedenen Interessenlagen der Nutzer zuwider laufen.

Carius
Minister