

VCD-Ortsgruppe Gera | c./o. G. Weise | Kastanienstr. 11 | 07549 Gera

Elektronisch an

Ingenieurbüro
PTV Transport Consult GmbH

„Thüringer Nahverkehrsplan 2023 -2027“

c./o. Gilbert Weise
Kastanienstraße 11
D-07549 Gera
(+49/0 - 3 65) 7 11 27 02
(+49/0 - 1 72) 34 70 7 68
gilbert.weise@vcd-elbe-saale.de
Haltestelle: Fußgängerbrücke

Gera, den 25.10.2023

Thüringer Nahverkehrsplan 2023 -2027

Stellungnahme der Ortsgruppe Gera des VCD Elbe-Saale

Sehr geehrte Damen und Herren,

zunächst möchten wir uns für die Möglichkeit, Stellung zum nächsten Nahverkehrsplan nehmen zu können, bedanken.

Der vorliegende Entwurf vermittelt leider aus unserer Sicht nicht die Bedeutung, welche der Öffentliche Personenverkehr in der Zukunft haben sollte und auch haben wird. Unseres Erachtens ist der Plan wenig ambitioniert und zeigt kaum Vorhaben auf, die unter dem Label „Verkehrswende“ eingeordnet werden und die Verkehrsmittel des Umweltverbunds stärken können. Aus unserer Sicht wird zu oft am Status quo festgehalten – vieles wirkt sehr unverbindlich.

Aufgrund dieser gravierenden Nachteile können wir in unserer Stellungnahme überwiegend nur auf Allgemeinplätze eingehen und bewerten den Entwurf vorrangig nur aus Geraer Sicht.

Beziehungen zu anderen Planungen:

Es ist nicht ersichtlich, wo sich Beziehungen zu anderen Planungen, bei denen der Verkehr ein wesentliches Thema ist, niederschlagen. Auch wenn deren Planungshorizonte über die Geltungsdauer dieses NVP hinausreichen, sollten bedeutende Entwicklungen erwähnt werden, insbesondere, wenn sie schon in der Gültigkeitsdauer des NVP beginnen. Exemplarisch betrifft dies den Regionalplan Ostthüringen, für den noch bis September 2023 Änderungsvorschläge eingereicht werden konnten und dessen Gültigkeitszeitraum sich weitgehend mit dem des Nahverkehrsplanes deckt. Er wird in diesem NVP-Entwurf mit keinem Wort erwähnt.

Aktualität der Planungsgrundlagen:

Aus mehreren Gründen zweifeln wir an, dass die Zahlengrundlagen aktuell genug sind, um daraus eine Planung für die kommenden Jahre generieren zu können.

- Unter 2.2.2. (s. 12 f. wird in „Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung in Thüringen zwischen 2011 und 2021, jeweils zum 31.12.“ (Seite 13) zwar der Bevölkerungsrückgang umfassend bis 2021 dargelegt. Da aufgrund des Ukraine-Krieges die Bevölkerungszahl und – in deren Niederschlag – auch die Nutzerzahlen im Nahverkehr gestiegen sind (selbst Gera hatte 2022 steigende Einwohnerzahlen und damit auch steigende Schülerzahlen), sind die vorliegenden die Zahlenleisten nicht mehr vergleichbar sind und können demnach nicht ohne weiteres für Prognosen herangezogen werden können.
- Unter 2.5.1. (Seite 42) wird der Nachfragerückgang im Schienenverkehr erläutert und als erheblich ausgeführt. Die Effekte des 9-Euro-Tickets sind zwar angerissen, die Nachfrageeffekte aus dem Deutschlandticket allerdings überhaupt nicht. Hierzu liegen inzwischen umfangreiche Studien vor, und die oft mindestens stark ausgelasteten Fahrzeuge sprechen ihre eigene Sprache. Die dort erkannten Nachfragesteigerungen müssen unter allen Umständen in die weiteren Planungen einfließen.
- Unter 3.7.3. (Seite 86) wird erwähnt: „Für das Frühjahr 2023 ist die Inbetriebnahme der Achse Greiz – Werdau als weitere landesbedeutsame Buslinie geplant.“ Bereits im Sommer 2023 wurde veröffentlicht, dass die Linie erst Ende 2023 in Betrieb gehen wird. Insofern ist der Plan an dieser Stelle überaltert.

Die alleinige Aussagekraft der Darstellung der „Abbildung 3: Berufspendler in Thüringen (Binnenpendler in Thüringen)“ genügt nicht, wenn nicht gleichzeitig eine Grafik der Ein- und Auspendler für Thüringen diese Grafik ergänzt. Allem Anschein nach sind darin die Pendler auch nicht erfasst, die – und das ist für die Nutzerzahlen im Nahverkehr innerhalb Thüringens entscheidend – mehrere Landkreise durchqueren, um danach ein Ziel außerhalb Thüringens zu erreichen (und umgekehrt).

Erreichbarkeit MIV/ÖPNV:

Dem NVP-Entwurf fehlt eine Analyse der Erreichbarkeitsdefizite des SPNV. Leider unterbleibt ein Vergleich zwischen den MIV- und den SPNV-Reisezeiten. Eine Darstellung der Erreichbarkeitsdefizite würde es erleichtern, geeignete Maßnahmen zur Verbesserung abzuleiten.

Maßnahmen:

Wir empfehlen eine Darstellung ähnlich der „Abbildung 6: SPNV-Angebot im Freistaat Thüringen im Jahr 2022“ über die geplante Entwicklung der Zugpaare/Tag für das Zieljahr 2027. Dies würde die Vergleichbarkeit zum bisherigen Angebot erleichtern und Veränderungen ersichtlicher als im Textteil werden lassen.

Grundangebot:

Es sollte für alle Landesteile ein Grundangebot des Nahverkehrs definiert werden. Auf nachfragestarken Strecken sollte dazu tagsüber ein 30-Minuten-Takt gelten, ansonsten der Stundentakt als Grundangebot.

Spätverkehre:

Zusätzlich zum bisherigen Angebot sollten – bspw. für die Nutzung von Kultureinrichtungen in den Mittel- und Oberzentren – Spätverkehre (insbesondere an den Wochenenden) in allen Landesteilen angeboten werden und vorhandene Taktlücken (bspw. zwischen 20.07 Uhr und 22.12 Uhr fehlt derzeit eine Verbindung gegen 21.07 Uhr von Gera nach Greiz) geschlossen werden. Zurzeit fährt bspw. um 22.09 Uhr von Gera Richtung Zeulenroda der letzte Zug. Möchte man bspw. Kultur in Gera erleben, ist um kurz nach 22 Uhr die Veranstaltung im Theater Gera noch nicht zu Ende, einen Zug und auch einen Bus nach Zeulenroda kann man jedoch nicht mehr erreichen. Ein späteres Zugangebot wäre daher ratsam.

Eisenbahnstrecke Gera – Leipzig u. z.:

Verwunderlich ist, dass in diesem NVP-Entwurf die bessere Anbindung von Gera an die Metropolregion Leipzig/Halle quasi keine Rolle spielt.

Dies ist insofern unverständlich, dass die zeitweise Überlastung (Fahrgäste mussten auf den Bahnsteigen stehengelassen werden) auf der Strecke Gera – Leipzig sich nicht in der Bestandsaufnahme für die besondere Bedeutung im Freizeit- und Tourismusverkehr (Seite 43 f.) wiederfindet und demnach für diese Strecke keine umfassenden Maßnahmen erwähnt sind.

Die auf Seite 56 vorgeschlagene Ergänzung auf der Strecke Gera – Leipzig um ein morgendliches HVZ-Zugpaar begrüßen wir. Langfristig sollte der Halbstundentakt jedoch das Ziel sein. Unseres Erachtens sollte somit jetzt schon eine signifikante Verbesserung des Verkehrsangebotes auf der Strecke Gera – Leipzig erfolgen.

Es ist irritierend, dass man zwar auf Seite 63 begründet, warum man keine S-Bahn haben möchte und sich offenbar auch nicht dem Mitteldeutschen S-Bahn-Netz anschließen. Doch steht dies im Gegensatz zum gesetzlichen Vorhaben „Investitionsgesetz Kohleregionen vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1795)“. In diesem ist niedergeschrieben: Anlage 4 zu § 21, lfd.Nr.34: „Ausbau und Ertüchtigung der S-Bahn-Verbindung Leipzig – Pegau – Zeitz – Gera auf bis zu 120 Kilometer pro Stunde und Elektrifizierung.“

Es ist dringend zu prüfen, ob und vor allem wie – also lösungsorientiert – kurzfristig aufgrund der hohen Fahrgastnachfrage die Kapazitäten bereits jetzt schon auf dieser nachfragestarken Achse erhöht werden können. Überlegenswert wäre, ob und wie ein Einsatz der vor kurzem beschafften größeren LINT-Fahrzeuge der Erfurter Bahn statt der RegioShuttle erfolgen könnte.

Eisenbahnstrecke Gera – Weida – Zeulenroda – Hof u. z.:

Zwischen dem Mittelzentrum Zeulenroda-Triebes und dem Oberzentrum Gera gibt es derzeit per Schiene lediglich einen 2-Stunden-Takt. Im neuen Regionalplan Ostthüringen (Entwurfsfassung) wird die Strecke [Leipzig] – Gera – Zeulenroda-Triebes – [Mehltheuer – Hof/Saale] erwähnt mit dem Aspekt, dass die genannte Trasse des schnellen SPNVs „für eine Mindestgeschwindigkeit von 120 km/h technisch ausgebaut und mit einem Ein-Stunden-Takt bedient werden“ sollen.

Es ist im NVP-Entwurf nichts darüber zu finden, ob und ab wann es zukünftig eine Verdichtung auf einen 1-Stunden-Takt geben wird. Solange es zumindest nicht zwischen Gera und Zeulenroda geben wird, ist das Zugangebot für Pendler oder Erledigungen nicht annehmbar.

Eisenbahnstrecke Gera – Greiz – Cheb u. z.:

Für die bessere Raumerschließung zum höherstufigen Bahnnetz sollte die grenzüberschreitende Strecke Leipzig – Gera – Greiz – Plauen – Cheb (Eger) umsteigefrei gestaltet werden. Im aktuellen wie im neuen Regionalplan Ostthüringen wird die Strecke als bedeutend erwähnt und in der Planfassung (Entwurfsstand) für 2023 – 2027 wird formuliert: „Die [...] Verbindungen des schnellen Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sollen die Anbindung an das Transeuropäische Schienennetz, die Verbindungen zur Metropolregion Leipzig/Halle [...] sowie die Verbindungen zwischen Oberzentren und Mittelzentren an Verbindungen höherer Netzebenen sicherstellen: [Leipzig] – Gera – Greiz – [Plauen – Cheb (Eger)] (Elsterbahn) [...] Die genannten Trassen des schnellen SPNVs sollen für eine Mindestgeschwindigkeit von 120 km/h technisch ausgebaut und mit einem Ein-Stunden-Takt bedient werden. [...] Die genannten Bahntrassen besitzen neben der Funktion der Raumerschließung wichtige Verbindungs- und Zugangsfunktionen zum höherstufigen Bahnnetz. Im Interesse der Erhaltung und der Verbesserung von Verflechtungen zwischen den höherrangigen Zentralen Orten und deren Wirtschaftsräumen ist deren optimale Erreichbarkeit von großer Bedeutung. [...] Die Trasse Leipzig – Gera – Greiz – Plauen – Cheb (Eger) ist Bestandteil des EgoNet (Bayern, Sachsen, Thüringen und Tschechische Republik). Über den Bahnknoten des Oberzentrums Gera fungiert diese Verbindung als grenzüberschreitend (Tschechische Republik – Cheb) sowie als Zubringer an

das höherstufige Bahnnetz. Ausgehend vom Grundsatz [...] wird die Erweiterung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes zu einer Verbesserung der Erreichbarkeit im Güter- und Personenverkehr führen. Vor allem diese Trasse ist im Zusammenhang mit der EU-Erweiterung eine Alternative zum stark angewachsenen grenzüberschreitenden Straßenverkehr nach Tschechien. Um die Verbindung sowohl für einen attraktiven Leistungsaustausch zwischen den Zentralen Orten zu nutzen als auch eine leistungsfähige Anbindung der Planungsregion zu sichern, besteht der Anspruch, die Trasse so auszubauen, dass sie den Anforderungen eines zeitgemäßen Verkehrssystems entspricht. Dies schließt eine mögliche Elektrifizierung der Strecke ein und mündet in einer mindestens stündlichen Taktung zwischen Leipzig und dem Oberzentrum Plauen über das Oberzentrum Gera. Die Erschließungsfunktion für das Thüringer Vogtland ist dabei hervorzuheben, da dieses als Zielgebiete im Thüringer Tourismuskonzept nominiert ist.“

Als Anfang könnte es ermöglicht werden, dass für touristische Ausflüge von Gera aus nach Bad Brambach und nach Tschechien (Frantiskovy Lazne, Cheb) zunächst an Wochenenden morgens und abends umsteigefreie Verbindungen angeboten werden, indem die Linie RB4 der Vogtlandbahn über Weischlitz bzw. Adorf hinaus nach Bad Brambach in Richtung Cheb durchgebunden wird. Überdies hätte dies den Vorteil einer Zeitersparnis, wenn die knapp halbstündlichen Aufenthalte zum Umsteigen in Weischlitz entfallen könnten.

Eisenbahnstrecke Gera – Erfurt (Mitte-Deutschland-Schienenverbindung):

Für die nachfragestarke Mitte-Deutschland-Schienenverbindung fehlt u. E. eine zukunftsweisende Strategie zur Verdichtung des Angebots. Dabei steht mit der Ausschreibung des E-Netzes Mittelthüringen im kommenden Jahr die wichtigste und volumenstärkste Ausschreibung im thüringischen Nahverkehr an.

Eisenbahnstrecken im Saaletal:

Für die Eisenbahnstrecken im Saaletal sehen wir große Probleme in der bevorstehenden Taktausdünnung. Der im Angebotskonzept beschriebene Entfall von Regionalexpresslinien auf der Strecke Naumburg – Jena – Saalfeld wird eine markante Angebotsreduzierung bedeuten, insbesondere durch die Reduzierung der Fahrtangebote zwischen den Oberzentren Halle und Jena, welche zudem noch Anschlussverluste in Halle bedeuten werden.

Der Ersatz der entfallenden Leistungen durch Fernverkehrszüge wäre nur dann etwas nützlich, wenn eine Integration in den Nahverkehrstarif erfolgt. Das heißt, in der Öffnung der Züge der Intercity-Linie auf der Saalbahn für Nahverkehrstarife sehen wir eine Lösung des Problems, um zwei Fahrtenpaare pro Stunde im Saaletal zu erhalten. Die Fernverkehrszüge sollten mit Nahverkehrsfahrscheinen genutzt werden können.

Infrastruktur:

Aufgrund der guten Finanzausstattung des GVFG-Bundesprogramms könnten verschiedene Projekte angemeldet werden – sowohl beim zweigleisigen Ausbau (über die MDV hinaus: Gera – Zeitz bspw.) wie bei der Elektrifizierung oder der Reaktivierung von Strecken. Beispielhaft wäre die Priorisierung von Verbindungen zwischen Ober- und Mittelzentren. Als Effekt hätte dieser zweigleisige Ausbau eine höhere Fahrplanstabilität und eine Flexibilität bei Fahrplangestaltung.

Stationen und Barrierefreiheit:

Im Handlungskonzept zu den Ausbauten und zur Barrierefreiheit an den Stationen wäre zu ergänzen:

„Unter Beachtung aller Sicherheitsmaßnahmen müssen bei Umbaumaßnahmen zwei Leitsätze gelten:

- 1) Ein ebenerdiger Zugang ist einem Zugang über Rampen, Lifte und Treppen vorzuziehen. Dies erleichtert den oftmals zeitaufwendigen Zugang vom öffentlichen / städtischen Raum über das Bahngelände zum Zug u. z. und ist i. a. auch schneller.

2) Entsprechend den Möglichkeiten der Fahrstraßen ist – gerade bei wenigen Zugfahrten – eine Bedienung des Hausbahnsteigs mit kurzen Wegen zum Empfangsgebäude (samt Serviceeinrichtungen) einer Bedienung der anderen Bahnsteige vorzuziehen.“

Ronneburg (Thür):

In Ronneburg fehlt eine Zuwegung zwischen dem Bahnhof und dem Gebiet südlich des Bahnhofs. Wegebeziehungen bspw. zwischen dem Zugang zur sog. Neuen Landschaft in der Weidaer Straße und dem Bahnhof – beide hochgelegen – führen bislang mit Umwegen am tiefergelegenen Baderteich entlang. Eine neue Wegebeziehung zur Weidaer Straße direkt vom Bahnhof aus sollte gemeinsam mit der Kommune Ronneburg geschaffen werden.

Jena-Göschwitz:

Für Fahrgäste, die vom Bahnhof Jena-Göschwitz das Staatliche Berufsbildende Schulzentrum wie auch andere Firmen an der Rudolstädter Straße in Jena-Göschwitz erreichen wollen, ist derzeit ein großer Umweg über die Prüssingstraße und dann unter der Eisenbahn hinweg notwendig. Wir schlagen deshalb vor, die bestehende Unterführung im Bahnhof, welche bereits die Erreichbarkeit der Bahnsteige, des Bahnhofsgebäudes („gleis3viertel“) wie auch den kurzen Weg zur Straßenbahnhaltestelle sicherstellt, nach Westen durchzustechen und somit einen kurzen Weg zur Rudolstädter Straße zu schaffen.

Schienenersatz- und Busnotverkehr:

Aufgrund schon jetzt absehbarer Baumaßnahmen (bspw. MDV) im Schienennetz werden absehbar große Zugverkehrsleistungen für eine längere Zeit per Schienenersatzverkehr abgewickelt werden müssen. Deshalb sollte im Nahverkehrsplan der Qualität dieser Busverkehrsdienste grundsätzlich mehr Bedeutung gewidmet werden. Kriterien sind u. a.:

- Erreichbarkeit der Haltestellen (Lage der Haltestellen der Busse in der Nähe der Zug-Bahnsteige) und der Ausschilderung dazu. Insbesondere ist die grundsätzliche Eignung (gibt es einen Fußweg oder wird man auf die Fahrbahn verwiesen? Müssen Rampen überwunden werden? Ist die Beleuchtung ausreichend?) der Zuwegungen bereits im Vorfeld sicherzustellen und ggf. andere (bessere) Lösungen gefunden werden.
- Einfache Erkennbarkeit des Zieles am Bus insbesondere bei Kreuzungsbahnhöfen, um Verwechslungen mit anderen SEV-Bussen, aber auch mit anderen Linienbussen des gleichen Zieles auszuschließen.
- Barrierefreiheit laut § 8 Abs. (3) Satz 3 PBefG: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“ (s. Vorgaben aus den durch den Freistaat Thüringen in seiner Funktion als fördermittelgebende Stelle bei Investitionen im Bereich des ÖPNV aufgestellten Checklisten „Mindeststandards für Barrierefreiheit“) Dies betrifft im weitestgehenden Sinne
 - o Barrierefreiheit im Haltestellenbereich,
 - o barrierefreie Zuwegungen,
 - o Barrierefreiheit im Fahrzeugbereich,
 - o Barrierefreiheit im Bereich der Fahrgastinformations- und -kommunikationstechnik.

Freizeitverkehr:

Verschiedene Gründe (vermehrt Homeoffice insbesondere zur/nach Corona-Zeit, einfachere Ticketnutzung dank 9-Euro-/Deutschlandticket, immer stärkeres Umweltbewusstsein) haben dazu geführt, dass der Freizeitverkehr in den vergangenen Jahren spürbar zu- und der klassische Berufsverkehr mit seinen

Spitzenzeiten etwas abgenommen haben. Weder in der Darstellung hier im NVP-Entwurf noch in den Fahrplänen der Verkehrsunternehmen spiegelt sich dies hinreichend wider.

Europäische Kulturhauptstadt Chemnitz 2025:

Im NVP-Entwurf sind keine Überlegungen enthalten, den RE1 über Glauchau nach Chemnitz zu verlängern. Insbesondere zum (in der Gültigkeitsperiode des NVP liegenden) Kulturhauptstadtjahr 2025 sollte die Eisenbahn das Verkehrsmittel erster Wahl sein, um von Thüringen nach Chemnitz zu gelangen. Wichtig ist zu betonen, dass die sechsstreifig ausgebaut und quasi parallelführende Bundesautobahn 4 problemlos die wahlfreien Verkehrsteilnehmer anzieht. Nur schnelle (mittels RE) und damit attraktive durchgehende Verbindungen per Eisenbahn zwischen Gera und Chemnitz könnten potenzielle Nutzer auf die Bahn bringen. Hierzu sind zielstrebige Abstimmungen mit dem sächsischen Aufgabenträger (ZVMS) aufzunehmen. Eine spätere, über das Kulturhauptstadtjahr 2025 hinausgehende Beibehaltung der Verbindung sollte angestrebt werden.

Fahrplan:

Vollknoten Gera Hbf:

Regel- und fahrplanmäßig wird in Gera Hbf der Anschluss von Leipzig/Zeitz (an .59) nach Ronneburg (.58) verpasst. Die zu frühe Abfahrtszeit des Zuges in Richtung Osten passt nicht mit der Idee des Knotenbahnhofs zusammen, was Anschlussverluste zur Folge hat und Übergangszeiten von 59 Minuten produziert. Dieser Anschluss von Leipzig/Zeitz nach Ronneburg muss sichergestellt werden.

Landesbedeutsame Buslinien:

Es wird recht umfassend das Thema der Landesbedeutsamen Buslinien im Entwurf zum Nahverkehrsplan Thüringen beleuchtet.

PlusBus:

Es fehlt eine eindeutige Perspektive, wann und unter welchen genauen Bedingungen diese Buslinien in die Marke PlusBus überführt werden können. Die erwähnte Aktualisierung der StPNV-Finanzierungsrichtlinie wird dies nicht leisten.

Koordination:

Es ist u. E. angeraten, die Koordination der Landesbedeutsamen Buslinien nicht den regionalen Aufgabenträgern zu überlassen, sondern in einer (neu- / wiederzugründenden) landeseigenen Aufgabenträger-Organisation anzusiedeln – wie es ähnlich mit dem regionalen Schienenverkehr beim TMIL (als Nachfolger der Nahverkehrsservicegesellschaft NVS) bereits der Fall ist. Im Idealfall ist dies eine einzige Landesgesellschaft, welche die landesübergreifende Planung des ÖPNV für Straße (landesbedeutsame Buslinien) und Schiene (Regionalexpress- und Regionalbahnverkehr) bündelt. Damit kann auch die Vermarktung „aus einem Guss“ erfolgen. Die Einführung einer Dachmarke (Idee von S. 93) würde dieses Ansinnen noch begünstigen.

Fahrgastinformation:

Wie richtig betont, ist die Fahrgastinformation essentiell für die Nutzbarkeit des Verkehrsangebots und ein wichtiger Erfolgsfaktor für den ÖPNV. Zur Qualität des Datenflusses sei zu ergänzen, dass alle vorhandenen Daten dasselbe Datenergebnis bzw. dieselbe Information auf verschiedenen Auskunft- /

Informationssystemen (Handy-App, Internetauskunft, Zugzielanzeiger auf den Bahnhöfen, Anzeigen in den Fahrzeugen) anzeigen, das heißt, widerspruchsfreie Informationen ausgegeben werden.

Fazit:

Der Entwurf des Nahverkehrsplans ist u. E. nicht beratungsreif und muss grundlegend überarbeitet werden. Wir brauchen einen Plan, der Antworten und Konzepte für den Nahverkehr der Zukunft liefert und konkrete Angebotsausweitungen benennt.

Mit freundlichen Grüßen

Gilbert Weise
Sprecher der VCD-Ortsgruppe Gera

Über den VCD:

Im Juni 1986 wurde der Verkehrsclub Deutschland von Mitgliedern verschiedener Umweltverbände und -initiativen ins Leben gerufen.

Der VCD engagiert sich für eine umwelt- und verbraucherfreundliche Mobilität, die mit wenig Ressourcenverbrauch und geringen Umweltbelastungen auskommt – für mehr Lebensqualität und die Interessen aller ökologisch orientierten Verkehrsteilnehmer vertritt.