

## Kleine Anfrage

des Abgeordneten Mühlmann (AfD)

und

## Antwort

des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft

### Förderung landesbedeutsamer Buslinien im Weimarer Land

Das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft hat die Kleine Anfrage 7/3403 vom 8. Juni 2022 namens der Landesregierung mit Schreiben vom 21. Juli 2022 beantwortet:

1. Welche bedarfsgerechten Nahverkehrsangebote, die durch den Landkreis Weimarer Land führen, erhalten eine Förderung als landesbedeutsame Buslinie oder vergleichbares Angebot im öffentlichen Personennahverkehr?
  - a) Welche einzelnen Unternehmen wurden auf dieser Grundlage für welches jeweilige Angebot mit welcher Fördersumme in den vergangenen fünf Jahren gefördert (jährliche Gliederung)?
  - b) Für welche einzelnen Unternehmen sind auf dieser Grundlage für welches jeweilige Angebot welche Fördersummen in den kommenden Jahren vorgesehen (jährliche Gliederung)?

Antwort:

Gefördert wird die Linie 280 auf der Achse Apolda–Jena.

Detaillierte Angaben enthält folgende Tabelle:

Jahr	Fahrplan-km	Förderung	Bemerkungen
2017	0	0,00 Euro	keine Anmeldung
2018	156.781	78.390,50 Euro	0,50 Euro/Fahrplan-km
2019	243.013	121.506,50 Euro	0,50 Euro/Fahrplan-km
2020	253.441	126.720,50 Euro	0,50 Euro/Fahrplan-km
2021	252.675	126.337,50 Euro	0,50 Euro/Fahrplan-km
2022*	251.768	201.414,40 Euro	anmeldet; 0,80 Euro/Fahrplan-km

\*Zahlen für 2022 sind geplante Werte

Antwort zu a:

Betreiber der Linie 280 ist die PVG Weimarer Land. Der Aufgabenträger Landkreis Weimarer Land erhält auf Antrag die Förderung für die landesbedeutsame Linie.

Antwort zu b:

Die für das Jahr 2022 angemeldeten Fahrplankilometer sind aus der obigen Tabelle ersichtlich. Prognosen für kommende Jahre sind nicht möglich. Eine Ausweitung der Fahrplankilometer ist derzeit vom Landkreis nicht vorgesehen. Die Förderhöhe richtet sich nach den verfügbaren Mitteln im Landeshaushalt gemäß Förderrichtlinie. Anträge zur Förderung weiterer Linien im Weimarer Land sind derzeit nicht bekannt.

2. Was ist, über die kurze Erklärung in Abschnitt A Nummer 1.2 der Richtlinie zur Förderung einer bedarfsgerechten Verkehrsbedienung im Straßenpersonennahverkehr und zur Förderung von Linienschiffahrtsangeboten in Thüringen (StPNV-Finanzierungsrichtlinie) hinaus, die Zielsetzung der Landesregierung mit der Förderung sogenannter landesbedeutsamer Buslinien?

Antwort:

Das Engagement des Freistaats Thüringen bezüglich der Förderung landesbedeutsamer Buslinien zielt vor allem auf die Sicherstellung der Erreichbarkeit aller Regionen mit ihren Zentren und deren Verbindung untereinander im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), der gemäß Thüringer ÖPNV-Gesetz als gleichwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu entwickeln sind. Diese Aufgabe kommt primär dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu. Aus topografischen, historischen oder wirtschaftlichen Gründen existieren im Eisenbahnnetz jedoch nicht alle verkehrlich erforderlichen Verbindungen. So verfügen beispielsweise die Mittelzentren Eisenberg und Schleiz über keinen direkten Anschluss ans Eisenbahnnetz. Ein Teil der zentralörtlichen Verbindungen sind im Eisenbahnnetz nur mit Umwegen realisierbar, beispielsweise die Verbindung von Greiz nach Reichenbach und weiter nach Südwestsachsen. Um diese Lücken im überregionalen ÖPNV-Netz bedarfsgerecht zu schließen, wird auf den straßengebundenen ÖPNV (StPNV) zurückgegriffen. Da dieser gemäß Thüringer ÖPNV-Gesetz in der Aufgabenträgerschaft der Landkreise und kreisfreien Städte liegt, werden die entsprechenden StPNV-Leistungen nicht direkt durch den Freistaat Thüringen beauftragt, sondern es erfolgt eine Mitfinanzierung dieser Verkehrsleistungen mittels einer besonderen Landesförderung für diese sogenannten landesbedeutsamen Buslinien, für deren Gewährung bestimmte qualitative und quantitative Anforderungen zu erfüllen sind.

3. Gibt es Mindestanforderungen bezüglich der Auslastung sogenannter landesbedeutsamer Buslinien mit Fahrgästen oder werden diese auch bei einer Null tendierenden Auslastung gefördert?

Antwort:

Es bestehen keine expliziten Anforderungen an die minimale Auslastung einer landesbedeutsamen Buslinie, die als Voraussetzung für finanzielle Zuwendungen seitens des Freistaats Thüringen formuliert sind. Derartige Anforderungen sind aus sachlichen Gründen auch nicht erforderlich, da die Höhe der Zuwendung je Fahrplankilometer deutlich unter den spezifischen Kosten für die Leistungserbringung je Fahrplankilometer liegt. Folglich ist auch keine auskömmliche Finanzierung der Verkehrsleistungen auf den landesbedeutsamen Buslinien allein durch die Landesförderung gegeben, vielmehr verbleibt ein Eigenanteil, den der jeweilige StPNV-Aufgabenträger zu leisten hat.

4. Wie ist die angenommene und wie ist die tatsächliche Fahrgastauslastung der landesbedeutsamen Buslinie, die unter anderem von der Zentralklinik in Bad Berka über Gutendorf und Klettbach nach Erfurt führt und wie hat sich diese seit Beginn der Förderung im Monatsvergleich entwickelt?

Antwort:

Zur Einstufung der Linie 235 Erfurt–Bad Berka im Sinne der landesbedeutsamen Buslinien wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

Zur Entwicklung der Verkehrsnachfrage auf der Linie 235 Erfurt–Bad Berka liegen keine quantitativen Daten vor.

5. Wird die Zielsetzung der Landesregierung (siehe Frage 2) mit der Förderung der in Frage 4 benannten Buslinie als sogenannte landesbedeutsame Buslinie erreicht und wie wird das begründet?

Antwort:

Landesbedeutsame Buslinien sind auf den gemäß StPNV-Finanzierungsrichtlinie abschließend aufgezählten Achsen förderfähig. Das sind im Wesentlichen Achsen zwischen zentralen Orten (Mittel- und Oberzentren) sowie zu Orten im besonderen Landesinteresse gemäß Landesentwicklungsprogramm. Eine lediglich zwischen Erfurt und Bad Berka aufgespannte Achse würde die genannten Voraussetzungen nicht erfüllen.

6. Wie bewertet die Landesregierung eine Buslinie aus ökonomischer und ökologischer Sicht, wenn die Auslastung dieser Buslinie mit Fahrgästen besonders niedrig ist und welchen Einfluss hat dies auf eine mögliche Förderung durch den Freistaat Thüringen?

Antwort:

Der Auslastungsgrad der Fahrzeuge und das Nachfrageverhalten der Fahrgäste haben keine Auswirkung auf die Förderung.

Es wird auf den in Antwort zu Frage 3 erwähnten selbstregulierenden Zusammenhang zwischen Förderhöhe und Kostenniveau verwiesen.

7. Auf welche weiteren Förderungsmöglichkeiten für derartige Nahverkehrsangebote können Verkehrsunternehmen im Bereich Weimarer Land zurückgreifen (Gliederung nach fördernder Stelle und Höhe der jeweiligen Förderung)?

Antwort:

Hier lässt sich die Grundförderung nach StPNV-Finanzierungsrichtlinie des TMIL nennen. Die thüringenweite Grundförderung ist in der in der Antwort zu Frage 8 enthaltenen oberen Tabelle (zweite Spalte) enthalten.

8. Welche einzelnen bedarfsgerechten Nahverkehrsangebote hat der Freistaat Thüringen bisher gefördert und kann anhand statistisch belegbarer Zahlen das tatsächliche Erreichen des Förderziels entsprechend der StPNV-Finanzierungsrichtlinie belegen (Darstellung der statistischen Ergebnisse anhand dieser Nahverkehrsangebote)?

Antwort:

Die Angebote zur Grundförderung können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

Jahr	Fahrplan-Kilometer Regionalbus, Stadtbus, Straßenbahn	Förderung
2017	75.028.444	21.500.000,00 Euro
2018	75.324.711	23.000.000,00 Euro
2019	76.440.949	23.000.000,00 Euro
2020	77.741.497	30.363.041,57 Euro
2021	77.817.464	25.500.000,00 Euro
2022*	78.157.301	26.010.000,00 Euro

\*Zahlen für 2022 sind geplante Werte

Nachfolgend sind die Angebote des landesbedeutsamen Busnetzes aufgeführt:

Jahr	Fahrplan-Kilometer landesbedeutsame Buslinien	Förderung (nur landesbedeutsame Buslinien)
2017	2.608.122	1.304.061,00 Euro
2018	3.477.907	1.738.953,50 Euro
2019	4.278.206	2.139.103,00 Euro
2020	4.373.020	2.292.430,00 Euro
2021	4.667.491	2.333.745,50 Euro
2022*	5.265.830	4.212.664,00 Euro

\*Zahlen für 2022 sind geplante Werte

Als Indikatoren können die jährlich steigende Anzahl der Fahrplankilometer sowie die jährlich steigende Anzahl anerkannter Buslinien als Erfolgsfaktoren für das Erreichen der Förderziele (Unterstützung der Aufgabenträger bei Bereitstellung von ÖPNV-Angeboten) herangezogen werden.

In Vertretung

Prof. Dr.-Ing. Schönig  
Staatssekretärin