

U n t e r r i c h t u n g

durch die Landesregierung

**Beschluss des Thüringer Landtags (Drucksache 7/7271)
zu der Drucksache 7/7144
Thüringens Nahverkehr zur echten Alternative machen
- jetzt Bus-Bahn-Pakt schließen und ÖPNV-Offensive
vorbereiten**

Bezug nehmend auf den oben genannten Beschluss des Thüringer Landtags vom 2. Februar 2023 übersende ich Ihnen anliegend den von der Ministerin für Infrastruktur und Landwirtschaft übergebenen Bericht der Landesregierung.

Prof. Dr. Hoff
Minister für Kultur, Bundes- und Europaangelegenheiten
und Chef der Staatskanzlei

Anlage

Hinweise der Landtagsverwaltung:

Der Bericht wurde als Anlage zum Schreiben des Ministers für Kultur, Bundes- und Europaangelegenheiten und Chefs der Staatskanzlei vom 16. Januar 2024 an die Präsidentin des Landtags zugeleitet. Auf einen Abdruck der Anlage wird verzichtet. Die Anlage steht unter der oben genannten Drucksachenummer elektronisch im Abgeordneteninformationssystem und in der Parlamentsdokumentation unter der Internetadresse www.parldok.thueringen.de zur Verfügung. Die Fraktionen, die Parlamentarische Gruppe, die fraktionslosen Abgeordneten und die Landtagsbibliothek erhalten je ein Exemplar der Anlage in der Papierfassung.

Erfurt, 9. Januar 2024

Bericht der Landesregierung zum Beschluss des Thüringer Landtags (DS 7/7271) zu der Drucksache 7/7144 – Thüringer Nahverkehr zur echten Alternative machen – jetzt Bus-Bahn-Pakt schließen und ÖPNV-Offensive vorbereiten -

Gemäß Beschluss des Thüringer Landtags (DS 7/7271) zu der Drucksache 7/7144 wird die Landesregierung gebeten,

1. die Ergebnisse der laufenden Prozesse zur Aufstellung des Nahverkehrsplans für den Schienenpersonennahverkehr, des Masterplans Schieneninfrastruktur 2030 sowie des ITF-Rahmennetzplans Thüringen 2030 zusammenzuführen und auf ambitionierte Ziele hinsichtlich der Bedienungsqualität und Bedienungsfrequenz, der flächendeckenden Verbesserung des ÖPNV-Angebots und der stärkeren Anbindung des ländlichen Raums auszurichten; dabei ist umgehend ein Verfahren zur kontinuierlichen Überprüfung des Finanzbedarfs für den mittelfristigen Ausbau des Nahverkehrsangebots bis 2031 (Laufzeitvereinbarung Regionalisierungsmittel) einschließlich der dafür notwendigen Infrastrukturinvestitionen zu entwickeln und mit möglichst langfristigen Perspektiven in die Haushaltsplanung einzubeziehen;
2. mit der Bus- und Bahnbranche sowie den Fraktionen des Landtags und relevanten Akteurinnen und Akteuren der Zivilgesellschaft einen „runden Tisch Zukunftsstrategie Bus & Bahn“ einzurichten; handlungsleitend sind in diesem Zusammenhang unter anderem die Abstimmung von Maßnahmen und Instrumenten, um die „Verdopplung des Verkehrsanteils“ bis 2030, eine schrittweise Umsetzung einer landesweiten Erreichbarkeitsgarantie/Mobilitätsgarantie einschließlich einer Bedarfsermittlung des dafür erforderlichen Angebots sowie den Ausbau der landesbedeutsamen Buslinien zu einem landesweiten Netz mit erhöhten und verlässlichen Qualitätskriterien und den Aufbau einer starken Marke mit der nötigen Infrastruktur und den notwendigen Finanzmitteln zu erreichen;
3. die Regionalisierungsmittel für den Ausbau eines integrierten angebotsorientierten Nahverkehrs auf der Schiene und der Straße, insbesondere für den Ausbau der landesbedeutsamen Buslinien einzusetzen und bei allen anstehenden SPNV-Ausschreibungen Angebotsverdichtungen bzw. entsprechende Optionen anzustreben; Schwerpunkt bei der Verbesserung des Angebots sind die Beseitigung von Taktlücken, die Verdichtung von Zweistudentakten, neue Spätverbindungen sowie Taktverdichtungen auf besonders nachfragestarken Achsen sowie die Verbesserung der Anbindung auch kleiner Orte im ländlichen Raum durch unterschiedliche Mobilitätsangebote; zur Absicherung des Angebotsausbaus entwickelt die Landesregierung eine Strategie zur langfristigen Infrastrukturausbaufinanzierung;
4. einen Vorschlag für ein Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) vorzulegen, mit dem der Ausbau der kommunalen ÖPNV-Infrastruktur unterstützt und die Kofinanzierung von Vorhaben des GVFG-Bundesprogramms durch das Land abgesichert wird;
5. die Aufwendungen für den Angebotsausbau und Infrastrukturinvestitionen in den zukünftigen Haushaltsentwürfen und der mittelfristigen Finanzplanung zu verankern.

Aktueller Sachstand

zu Punkt 1.

Den in der Landtagsdrucksache genannten verschiedenen Plänen liegen vom Grundsatz her unterschiedliche Zielstellungen zugrunde:

- a) Der **Nahverkehrsplan** soll auf der Basis der verkehrspolitischen Zielstellung der Landesregierung die mittel- und langfristige Entwicklung des **Schiene-personennahverkehrs** (SPNV) darstellen (§ 6 ThürÖPNVG). Er soll eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des Gesamtsystems des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) schaffen und eine mit den Nachbargaufgabenträgern und den kommunalen Aufgabenträgern abgestimmte Planungsgrundlage bilden. Um für die weitere Ausgestaltung des Nahverkehrsangebots im Freistaat Thüringen ein hohes Maß an Planungssicherheit zu gewährleisten, muss der Nahverkehrsplan die bestehenden und sich verändernden Rahmenbedingungen berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan muss die Herausforderungen der demografischen Entwicklung und der wirtschaftlichen Entwicklung Thüringens und des gesamten mitteldeutschen Raums, der Finanzierungsmöglichkeiten des Landes, des derzeitigen Infrastrukturzustands sowie die Wirkungen künftig in Betrieb gehender Neu- und Ausbaumaßnahmen der Infrastruktur vorausschauend einschätzen und daraus Zielstellungen für den SPNV ableiten. Für den Nahverkehrsplan 2023 bis 2027 liegt noch keine abgestimmte Fassung vor. Die Veröffentlichung des Nahverkehrsplans wird für das II. Quartal des Jahres 2024 angestrebt.
- b) Grundsätzliches Ziel und Aufgabe des **Masterplan - Perspektiven für die Entwicklung der Eisenbahnschieneninfrastruktur in Thüringen** ist die systematische und methodische Bewertung möglicher Infrastrukturertüchtigungen, Lückenschlüsse und Reaktivierungen im Freistaat Thüringen. Damit werden sämtliche Lückenschluss-, Reaktivierungs- und Förderinitiativen zusammen und konzeptionell vernetzt betrachtet. Ein besonderer Schwerpunkt wird dabei auf den Schienengüterverkehr gelegt. Der Masterplan bietet somit eine politische Orientierung für Investitionsentscheidungen in die Eisenbahninfrastruktur und die hierzu erforderlichen vertiefenden Untersuchungen und Maßnahmen in einem Zeithorizont bis zum Jahr 2030. Im Rahmen des Masterplans werden die Belange des Nahverkehrs, des Fernverkehrs und des Güterverkehrs gleichermaßen berücksichtigt und miteinander in Beziehung gesetzt.

Dabei versteht sich der Masterplan als integratives Dokument, das neben den übergeordneten Zielen der Landesplanung und Landesentwicklung (LEP 2025), den regionalplanerischen Ansätzen (Regionale Planungsgemeinschaften) und der demografischen Perspektive in Thüringen (Demografiebericht) auch landesbedeutsame Verkehrsstrategien und Programme zugrunde legt. So orientiert sich der Masterplan an den grundsätzlichen Strategien des in Fortschreibung befindlichen Nahverkehrsplans (siehe oben). Ebenso werden die Strategie zur Dekarbonisierung im SPNV und der Intergrale Taktfahrplan für Thüringen (ITF) (siehe unten) im Masterplan berücksichtigt.

Das Gutachten zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken in Thüringen wird gemeinsam mit dem Masterplan – Perspektiven für die Entwicklung der Eisenbahnschieneninfrastruktur vorliegen und als systematische und integrierte Evaluation von Potenzialen und Kosten in der Diskussion über Reaktivierung von Eisenbahnstrecken einfließen.

- c) Das Projekt „**Integraler Taktfahrplan Thüringen 2030**“ wurde im Dezember 2021 begonnen. Im Laufe des Jahres 2022 wurde auf Grundlage des Schienenpersonennahverkehrs ein Bus-Rahmennetzplan erarbeitet, der thüringenweit Relationen definiert, die als Grundgerüst alle Landesteile erschließen und insgesamt ein stimmiges System bilden. Das Hauptliniennetz soll in knapp 200 Knoten gebündelt werden, bei denen die Linien gegenseitige Anschlüsse von und nach allen Richtungen sicherstellen. Darauf aufbauend sollen entlang dieser Hauptachsen weitere Knotenpunkte entstehen, wo Zu- und Abbringer andocken und somit die erste bzw. letzte Meile bedarfsorientiert (z. B. als Bürger- oder Rufbus) bedient wird. Dadurch entsteht ein dreistufiges hierarchisches Verkehrsnetz, mit welchem eine Erreichbarkeitsgarantie (insbesondere im suburbanen und ländlichen Raum) freistaatweit zu akzeptablen Reisezeiten gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) implementierbar ist. 2023 erfolgte die Umsetzungsplanung in der Modellregion im Bereich Saale-Orla-Schwarza (Landkreise SOK und SLF) unter aktiver Mitwirkung regionaler Stellen sowie Abstimmungsgespräche für die planerisch nächstfolgenden Aufgabenträger in Südwestthüringen (SM, SHL und HBN). Ebenso wurde eine Anhörung aller Thüringer Aufgabenträger durchgeführt und die Zeit für viele regionale Abstimmungs- und Informationsgespräche, Arbeitsgruppensitzungen und die Öffentlichkeitsarbeit (Website, Foren) genutzt.
- d) Im Rahmen der jeweiligen vorgenannten Zielstellungen berücksichtigen die genannten Pläne die im Landtagsbeschluss genannten Ausrichtungen einer Erhöhung der Bedienungsqualität und -frequenz, einer flächendeckenden Verbesserung des ÖPNV-Angebots und der stärkeren Anbindung des ländlichen Raums. Zwischen diesen drei – oben skizzierten - Projekten besteht eine permanente Abstimmung und eine gelebte, inhaltliche und personelle Verzahnung. Eine darüberhinausgehende formale Zusammenführung ist nicht zweckmäßig, da dies die Umsetzung in inhaltlicher und finanzieller Art und Weise durch den reinen Umfang der Thematik erschweren würde. Die Verwirklichung wäre dann erschwert möglich und anfälliger gegen auftretende Probleme.
- e) Die Finanzmittelplanung des TMIL berücksichtigt die o. a. ÖPNV-Konzeptionen bereits kontinuierlich. Hier kommen nahezu vollständig Regionalisierungsmittel zum Einsatz, deren Zuweisungshöhe über das Regionalisierungsgesetz vom Bund bis zum Jahr 2031 festgeschrieben ist. Innerhalb dieses Rahmens erfolgt eine verantwortliche und langfristige Ausgabenplanung unter Maßgabe realistischer Ziele. Diese enthalten sowohl die Finanzierung von SPNV-Leistungen als auch Unterstützungsleistungen für die kommunalen Aufgabenträger zur Finanzierung eines bedarfsgerechten Straßenpersonennahverkehrs, Ausgleichsleistungen für Schülerverkehre und Investitionsmittel.

Die Bestandssicherung, die Umsetzung der Verkehrswende, eine Qualifizierung des SPNV-Angebots sowie die Umsetzung des Integralen Taktfahrplan Thüringen können hierbei nur nach Maßgabe des Landeshaushaltes erfolgen. Der ÖPNV kann seine zentrale Funktion als Daseinsvorsorge insbesondere im ländlichen Raum und Alternative zum MIV nur auf einer bedarfsgerecht und attraktiv gestalteten Grundlage erfüllen. Dafür braucht es ein effektives Zusammenwirken von Verkehrsangeboten und Infrastrukturen. Ohne ein dauerhaft höheres Niveau an Finanzmitteln ist dies jedoch aussichtslos. Der Bund erörtert aktuell im Rahmen eines noch zu beschließenden Ausbau- und Modernisierungspaktes die Zielstellungen und die ÖPNV-Finanzsituation. Mit der im Dezember 2022 erfolgten Änderung des Regionalisierungsgesetzes stellt der Bund den Ländern jährlich 1 Mrd. Euro mehr zur Verfügung. Entsprechende Finanzierungskonzepte sind in Arbeit und sollen auch über das Jahr 2024 hinaus Perspektiven schaffen.

zu Punkt 2.

Im Januar 2023 fand der Auftakt zu dem Gesprächsforum ‚ÖPNV-Diskurs‘ statt. Es trafen sich rund 30 Vertreterinnen und Vertreter aus Politik und Verwaltung, Verkehrsverbänden, Verkehrsunternehmen und der kommunalen Ebene. Ziel ist es, über dieses Gesprächsformat gemeinsam notwendige Schritte für eine nachhaltige Verbesserung des ÖPNV in Thüringen zu erarbeiten, sich über wesentliche inhaltliche Grundlagen der Entwicklung bis zum Jahr 2030 abzustimmen und einen Beteiligungsprozess zu initiieren.

Zur Umsetzung der in der Drucksache 7/7271 genannten Ziele plant das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) ein **Mobilitätsnetzwerk Thüringen** ins Leben zu rufen.

Das Mobilitätsnetzwerk Thüringen soll der Institutionalisierung von Austausch, Kommunikation und Wissenstransfer dienen und so zum übergeordneten Ziel, die Verkehrswende in Thüringen sozial und räumlich gerecht zu gestalten, beitragen. Insbesondere betrifft dies auch die Verlagerung von motorisierten Individualverkehren auf nachhaltige Verkehrsmittel. Vor allem soll es im Kontext der kleinteiligen Gemeinde- und Verkehrsstrukturen dazu dienen, Wissen und Kompetenzen zu teilen und im Austausch gemeinsam Problemlösungen zu entwickeln. Den Mitgliedern des Netzwerkes sollen diese Formate als Serviceangebote zugänglich gemacht werden, um so den Wissenstransfer sicherzustellen.

Im Haushalt 2024 wurden im Kapitel 10 02 Titel 538 03 (neu) „Mobilitätsnetzwerk, Integraler Taktfahrplan Thüringen sowie sonstige Dienstleistungen und Gestattungen für die Verbesserung des ÖPNV“ Mittel in Höhe von 360.000 Euro angemeldet.

Die Mittel sind insbesondere für folgende Maßnahmen vorgesehen:

- die Geschäftsstelle (Personal- und Sachkosten) des Mobilitätsnetzwerks Thüringen,
- Veranstaltungen des Mobilitätsnetzwerks Thüringen,
- sonstige Verwaltungsausgaben im Rahmen des Mobilitätsnetzwerks Thüringen (Schulung oder Vernetzung, Sachverständige, Publikationen).

In welcher Form das Netzwerk ausgestaltet und organisiert werden soll, wird derzeit noch abgestimmt.

zu Punkt 3.

Das Instrument der „Landesbedeutsamen Buslinien“ startete 2017 mit einer hohen Nachfrage von 14 geförderten Linien aus Anlass des Koalitionsvertrages aus dem Jahr 2014. Dort wurde die Einführung eines angebotsorientierten Thüringentakts postuliert, welcher insbesondere die Verknüpfung von Bus und Bahn und zum Fernverkehr verbessern soll. Landesbuslinien sollen daher zur Lückenschließung zwischen zentralen Orten mit beitragen. Die Angebote der landesbedeutsamen Buslinien sollen ein zum SPNV adäquates Angebot darstellen, welches ähnliche Angebotsstandards beinhaltet.

Seit 2019 ist eine Stagnation sichtbar, sodass seitdem nur rund zwei Linien pro Jahr neu hinzukommen. Die Erhöhung des Fördersatzes von ursprünglich 0,50 EUR/Fahrplan-Kilometer auf 0,80 EUR/Fahrplan-Kilometer im Jahr 2021 hat nicht zu einer verstärkten Nachfrage geführt. Förderfähig

sind nur Verbindungen zwischen Mittelzentren, sofern die Relation nicht im SPNV bedient wird. Ohne eine signifikante Erhöhung des Fördersatzes wie in benachbarten Ländern (z. B. in Niedersachsen 1,12 EUR/Fahrplan-Kilometer und im Freistaat Sachsen 1,80 EUR/Fahrplan-Kilometer), einer Öffnungsklausel für weitere, förderfähige Relationen oder eine Öffnung der Förderung für auswärtige Aufgabenträger dürfte sich die Nachfrage seitens der Aufgabenträger nicht weiter steigern lassen. 2023 wird zum Fahrplanwechsel im Dezember eine landesüberschreitende Linie in den Freistaat Sachsen in Verkehr gesetzt und in Südthüringen sind weitere Linien ab 2024 im Zusammenhang mit der Fortschreibung regionaler Nahverkehrspläne in planerischer Vorbereitung.

Angebotsausweitungen im SPNV werden in den vom Freistaat Thüringen in Federführung durchgeführten Vergabeverfahren vorgesehen, sofern sie verkehrlich begründbar, infrastrukturell realisierbar und wirtschaftlich darstellbar sind. Beispielsweise enthält das Ostthüringennetz einzelne zusätzliche Taktverstärker in der morgendlichen Hauptverkehrszeit und die Neuvergabe der Pfefferminzbahn ein zusätzliches Zugpaar in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit. Ebenso sind für die zukünftigen Netze in Nord- bzw. Mittelthüringen unter der Voraussetzung der Sicherstellung der Finanzierung nach Maßgabe des Landeshaushaltes Mehrleistungen vorgesehen. Im abgeschlossenen Vergabeverfahren Schwarzatalbahn sind hingegen keine Leistungsausweitungen enthalten, da der Status quo die Verkehrsbedürfnisse auch perspektivisch befriedigt wird. Im Übrigen sind Angebotsausweitungen im begrenzten Umfang grundsätzlich auch während der Vertragslaufzeit möglich, sofern die vertragsspezifischen Rahmenbedingungen (z. B. Infrastruktur und Fahrzeugverfügbarkeit) dies zulassen. Bei Ländergrenzen überschreitenden Linien ist zudem eine Abstimmung mit den jeweiligen benachbarten Aufgabenträgern erforderlich, d. h. es kann keine Angebotsveränderung ohne Zustimmung der Partner erfolgen.

Die Integration der Angebote im Schienen- und Straßenpersonennahverkehr wird durch die bereits unter 1. genannten Verzahnungen sichergestellt. Inhaltlich werden dabei die im Landtagsbeschluss genannten Schwerpunkte planerisch so weit wie möglich berücksichtigt und im Rahmen der beschränkten finanziellen Möglichkeiten umgesetzt. Zu diesen finanziellen Rahmenbedingungen wird ebenfalls auf die Äußerungen unter 1. verwiesen.

zu Punkt 4.

Das TMIL erarbeitet derzeit einen Gesetzentwurf mit den Inhalten eines „Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes“. Hierzu haben noch keine Abstimmungen innerhalb der Landesregierung stattgefunden.

zu Punkt 5.

Der Ausbau des Verkehrsangebots und die Tötigung weiterer Investitionen in eine effektive und bürgerfreundliche Verkehrsinfrastruktur sind wichtige Ziele für die Thüringer Landesregierung, die sich in einer großen Anzahl von Vorhaben widerspiegeln. Beispielhaft sei auf die in den unter 1. a) – c) genannten Maßnahmen verwiesen. Darüber hinaus gibt es eine Vielzahl von Thematiken, die mithilfe von Förderungen (z.B. Anschaffung von Bussen und Straßenbahnen), Investitionszuschüssen (z.B. in Eisenbahninfrastruktur) und Ausgleichsleistungen (z.B. Umsetzung Deutschlandticket) die gesamte Bandbreite der vom Landtagsbeschluss abgedeckten Themenfelder umfassen.

Eine Untersetzung der ambitionierten Pläne und Maßnahmen ist nur nach Maßgabe des Landeshaushaltes im Rahmen der verfügbaren Mittel möglich, so dass sich der Erfolg der Umsetzung an

den aktuellen und zukünftigen landes- und bundespolitischen Voraussetzungen mit Blick auf den Haushalt und möglichen Grenzen orientiert. Auf Bundesebene wird sich die Landesregierung im Zusammenwirken mit den anderen Ländern gegenüber dem Bund für eine Erhöhung der Bundesmittel einsetzen.