



# LANDKREIS SAALFELD-RUDOLSTADT STADT SAALFELD/SAALE | STADT RUDOLSTADT STADT BAD BLANKENBURG

PVT Transport Consult GmbH  
Cunnersdorfer Str. 25  
01169 Dresden

nur via E-Mail:  
[nvp-thueringen@ptvgroup.com](mailto:nvp-thueringen@ptvgroup.com)

Saalfeld/Saale, 25. September 2023

## **Stellungnahme zum Entwurf des 6. Nahverkehrsplanes SPNV Thüringen 2023 - 2027**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der Anhörung zum Entwurf des Nahverkehrsplanes 2023-2027 nehmen wir wie folgt Stellung.

Der Nahverkehrsplan bildet die Grundlage für die Planung und Finanzierung des Thüringer SPNV und soll verkehrsträger- und aufgabenträgerübergreifend zukunftsfähig weiterentwickelt werden. Der uns vorliegende Entwurf sieht für die Saalbahn (KBS 560) keine zukunftsfähige Weiterentwicklung, sondern eine Kürzung der Nahverkehrsleistungen um 25 % vor, da beabsichtigt ist, das Angebot für Nahverkehrskunden um eine Expresslinie zu kürzen. Den zahlreichen Nahverkehrskunden auf der Saalbahn zwischen Halle (Saale) bzw. Leipzig und Saalfeld (Saale) sollen in Zukunft lediglich eine zweistündliche Expressverbindung zwischen Leipzig und Saalfeld (Saale) und eine stündliche Regionalverbindung zwischen Halle (Saale) und Saalfeld (Saale) zur Verfügung stehen. Die Expressverbindung zwischen Saalfeld (Saale) und Halle (Saale), welche die schnellste Verbindung an den Fernverkehr in Richtung Berlin und Norden darstellt, soll vollständig entfallen (RE 15/RE18). Damit soll auch der etablierte 30-Minuten-Takt auf der Saalbahn der Vergangenheit angehören.

Zahlreiche Pendler benutzen die Saalbahn regional und überregional. Viele Unternehmen und deren Mitarbeiter sind auf die in kurzem Takt verkehrenden Züge angewiesen. Nicht nur aufgrund der Wohnungsknappheit im Großraum Jena nutzen viele Beschäftigte, Studierende und Auszubildende die Saalbahn, um von ihrem Wohnort nach Jena zu gelangen. Auch die den SPNV nutzenden Einpendler in den Landkreis Saalfeld-Rudolstadt steigen kontinuierlich. Der alle 30 Minuten getaktete Nahverkehr ist die Schlagader im Saaletal und bisher eine mehr als konkurrenzfähige Alternative zum Individualverkehr. Die für die Wirtschaftsstandorte der Region und den Wissenschaftsstandort in Jena notwendige Anbindung an den Fernverkehr in Richtung Norden erfolgt über Halle (Saale) und Leipzig, sowie Richtung Süden überwiegend nach Nürnberg.

Eine Kürzung des vorhandenen Nahverkehrsangebotes führt zu einer deutlichen Reduzierung der Standortqualität, würde zu einer Verlagerung der Mobilität auf den Individualverkehr führen, den demografischen Wandel in unserer Region deutlich beschleunigen und die ländlich geprägte Region außerhalb der Städtekette entlang der A4 weiter schwächen.

Die Folgen dieser Kürzung dürften weder den verkehrspolitischen Zielen der Landesregierung entsprechen, noch wird die Kürzung dem tatsächlichen Bedarf an SPNV, dem Nutzerverhalten der Reisenden und der Verkehrswende im Allgemeinen auch nur im Ansatz gerecht. Vielmehr werden tausende Pendler auf der Saalbahn durch die im Entwurf des NVP vorgesehene Kürzung des Nahverkehrsangebotes auf der Saalbahn im Stich gelassen und die an vielen Stellen beschworene nachhaltige Verkehrs- bzw. Mobilitätswende ad absurdum geführt.

Daher ist der Entwurf des Nahverkehrsplanes anzupassen und zumindest die bisher angebotenen Nahverkehrsleistungen auf der Saalbahn (KBS 560) in Qualität und Quantität beizubehalten sowie zukunftsfähig fortzuschreiben. Insbesondere ist der 30-Minuten-Takt auf der Saalbahn aufrecht zu erhalten bzw. schnellstmöglich wieder einzuführen und neben der Expressverbindung nach Leipzig (zukünftig RE 15) auch die bisher vorhandene und die der Zukunftskonzeption des 5. NVP 2018-2022 entsprechende Expressverbindung von der Saalbahn nach Halle (Saale) (bisher RE 15/18) in die fortzuschreibende Nahverkehrsplanung des 6. NVP aufzunehmen sowie als Bestandteil eines annähernden 30-Minuten-Taktes auf der Saalbahn dauerhaft zu sichern.

Hierzu im Einzelnen wie folgt:

## **1. Historie und Entwicklung des SPNV der Saalbahn**

Die Saalbahn (Saalfeld (Saale) – Jena – Halle (Saale)/Leipzig) weist seit Jahren einen erheblichen und kontinuierlichen Fahrgastzuwachs im SPNV auf. Dies hatte zur Folge, dass insbesondere im Zeitraum der Gültigkeit des 4. NVP und zu Beginn des 5. NVP die Nahverkehrsleistungen an den steigenden Bedarf angepasst wurden, um langfristig dem wachsenden Fahrgastaufkommen zu begegnen.

Bereits im 4. NVP für den SPNV im Freistaat Thüringen wurden als SPNV-Zielkonzept für die Saalbahn stündlich verkehrende Expresszüge und zusätzlich stündlich verkehrende Regionalzüge definiert (*Quelle: Anlage 11 zum 4. NVP, Seite 109*) und damit ein halbstündliches Nahverkehrsangebot vorgesehen.

Im noch gültigen 5. Nahverkehrsplan 2018-2022 wird die Saalbahn mit ihren Streckenabschnitten Jena-Saalfeld (+45 %), Jena-Großheringen (+39 %) und Saalfeld-Lichtenfels (+33 %) als die drei Streckenabschnitte mit den größten Zuwächsen aller Linien im Freistaat Thüringen (Nachfrageentwicklung 2011 – 2016) benannt (*Quelle: NVP 2018-2022, Seite 44*). Die durchschnittliche Nachfragesteigerung auf allen Linien im Freistaat Thüringen betrug hingegen lediglich 2 % (*Quelle wie vor*). Die gestiegene Nachfrage auf der Saalbahn basiert lt. NVP insbesondere auf der Verbesserung des Nahverkehrsangebotes parallel zum damals noch betriebenen ICE-Fernverkehr, der erst zu einem späteren Zeitpunkt eingestellt wurde. Verlagerungseffekte durch Einstellung des ICE-Verkehrs durch das Saaletal waren daher noch nicht Gegenstand der Nachfragesteigerung.

Nach der im selbigen NVP enthaltenen Nachfrageprognose für 2022 im Verhältnis zum Status quo 2016 ist die Saalbahn (Saalfeld-Jena-Naumburg) wiederum mit der mit großem Abstand stärksten Nachfrageentwicklung im Freistaat Thüringen (+65 %) benannt (*Quelle: NVP 2018-2022, Seite 48*). Dabei wurde der Wegfall des SPNV berücksichtigt. Bei der Nachfrageprognose unberücksichtigt blieb, neben den alle Linien betreffenden allgemeinen Effekten, hingegen der damals noch nicht bekannte Beitritt des Landkreises Saalfeld-Rudolstadt in den VMT im Jahre 2021, der zu einer deutlichen zusätzlichen Aufwertung des SPNV insbesondere durch eine tarifliche Qualitätssteigerung auf der Saalbahn führte.

Demzufolge hob die damalige Verkehrsministerin Birgit Keller in ihrer Presseerklärung zur Vorstellung des 5. Nahverkehrsplanes 2018-2022 am 23.04.2018 insbesondere die Bedeutung der Saalbahn ausdrücklich hervor (Auszug):

*„Der rot-rot-grüne Koalitionsvertrag hat eine Reihe verkehrspolitischer Zielstellungen wie ‚Vorfahrt für den Nahverkehr‘, ‚Verknüpfung des Bahnverkehrs mit anderen Verkehrsträgern‘, ‚schnelle Nord-Süd-Anbindung auf der Schiene für Jena und Saalfeld‘, ‚Aufbau eines landesbedeutsamen Busnetzes‘ und ‚Stärkung des Radverkehrs‘ formuliert“, so Keller weiter. „Der Nahverkehrsplan beschreibt nun den erreichten Umsetzungsstand und definiert die notwendigen Maßnahmen zur Realisierung dieser Ziele.“*

*„Von Jena fahren Sie beispielsweise ab Dezember 2018 mit täglich acht Expresszügen in nur 65 Minuten nach Leipzig. Dafür verlängern wir die Linie Nürnberg – Saalfeld - Jena nach Leipzig“, sagte die Ministerin. „Mit den Regionalbahnen fährt dann auf der Saalbahn zwischen Saalfeld, Jena und Naumburg alle 30 Minuten ein Zug. Die Saalbahn zwischen Jena und Saalfeld entwickelt sich schon jetzt neben der Mitte-Deutschland-Verbindung von Erfurt über Weimar, Jena nach Gera zu einer der beliebtesten Bahnstrecken. Die Fahrgastzahlen im Nahverkehr sind hier durch zusätzliche Angebote bereits von 2011 zu 2016 um 45 % gestiegen.“*

(Quelle: <https://infrastruktur-landwirtschaft.thueringen.de/unsere-themen/verkehr-und-strassenbau/oeffentlicher-personennahverkehr/schienenpersonennahverkehr>, abgerufen am 19.09.2023)

Tatsächlich hat sich die Nachfrageprognose des 5. NVP für die Saalbahn bestätigt. Ausweislich des aktuellen Entwurfes des NVP 2023-2027 ist die Verkehrsnachfrage auf der Saalbahn zwischen den Jahren 2017 und 2019 um 60 bis 75 % gestiegen, wiederum der mit Abstand größte Fahrgastzuwachs auf allen Linien im Freistaat Thüringen (Durchschnitt des Fahrgastzuwachses auf allen Linien in Thüringen in diesem Zeitraum: 7 %), wobei der Effekt des VMT-Beitritts des Landkreises Saalfeld-Rudolstadt im Jahre 2021 noch keine Berücksichtigung gefunden hat (Quelle: Entwurf NVP 2023-2027, Seite 43).

Im Verhältnis zu der bereits erheblich gestiegenen Nachfrage zum Jahre 2019 hat sich laut vorliegenden Entwurf des 6. NVP auf der Saalbahn als Bestandteil des Elektro-Netzes Saale-Thüringen-Südharz die Verkehrsbelastung im Zeitraum der Gültigkeit des 9-Euro-Tickets nochmals mehr als verdoppelt (Quelle: Entwurf Nahverkehrsplan 2023 – 2027, Seiten 42, 43). Dabei ist davon auszugehen, dass auch die Einführung des 49-Euro-Tickets zu ähnlichen, aber im Gegensatz zum 9-Euro-Ticket zu dauerhaften Fahrgastzuwächsen führt. Sicherlich betrifft dieser Effekt nicht allein die Saalbahn. In einer Umfrage der Presse bei den in Thüringen SPNV erbringenden Eisenbahnverkehrsunternehmen zu den am stärksten betroffenen Linien im Freistaat Thüringen werden u. a. die auf der Saalbahn verkehrenden Linien benannt (Quelle: Ostthüringer Zeitung, 15.06.2023).

Die vorgenannte Nachfrageentwicklung in dieser Relation in den letzten Jahren ist im Freistaat Thüringen beipielllos und erfordert eine stabile zukunftsfähige Weiterentwicklung des Angebotes und keine Kürzung des Nahverkehrs auf der Saalbahn, um sowohl den vorhandenen Bedarf zu decken, als auch die mit der Kürzung verbundenen negativen Folgen für die Region und die Umwelt zu minimieren und bestenfalls zu verhindern. Die Mobilitätswende ist nur mit großen Veränderungen schaffbar u. a. mithilfe der Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund aus Fußverkehr, Fahrrad, Schiene und ÖPNV. Ein deutlicher Einschnitt in das Bahnangebot haut allerdings eine nicht kompensierbare Kerbe in den Umweltverbund.

## **2. Einführung der Linie IC 61 auf der Saalbahn**

Laut Entwurf des NVP soll ab Dezember 2023 der IC 61 einen Teil der Nahverkehrsleistungen ersetzen. Der IC stellt aber kein Nahverkehrsangebot dar und ist für einen Großteil der Reisenden, insbesondere für die zahlreichen Pendler, untauglich, da der

IC ohne Anerkennung von Nahverkehrstarifen nicht adäquat genutzt werden kann. Der Landkreis Saalfeld-Rudolstadt ist erst im Jahre 2021 dem Verkehrsverbund Mittelthüringen beigetreten, damit die Bürger des Landkreises und die Ein- und Auspendler mit einem attraktiven Nahverkehrs(verbund)tarif und gleichzeitig einem attraktiven fahrplanmäßigen Nahverkehrsangebot für ihre Mobilität den öffentlichen Personennahverkehr stärker nachfragen.

Es ist verkehrspolitisch fragwürdig und nicht zukunftsorientiert, die Einführung von neuen Fernverkehrsleistungen zum Anlass zu nehmen, ca. 25 % der auf selbiger Strecke bisher angebotenen Nahverkehrsleistungen einzustellen. Vergleicht man die an der Saalbahn liegenden Aufgabenträger jenseits der thüringischen Landesgrenze, ist die Kürzung des Nahverkehrs auf der Saalbahn innerhalb Thüringens im Verhältnis zu den Strecken in den anderen Bundesländern, auf denen der IC-Taktverkehr eingeführt wird, beispiellos.

Die BEG mbH als Aufgabenträger des Freistaates Bayern nimmt die Einführung des IC-Taktverkehrs nicht zum Anlass, die Nahverkehrsleistungen auf der KBS 840 (Saalfeld (Saale)-Bamberg-(Nürnberg)) zu reduzieren. Vielmehr wird der bisherige Takt durch Nahverkehrsleistungen im nördlichen Teil beibehalten, die Linie aber mit neuen modernen Fahrzeugen und deutlich höherer Kapazität ausgestattet sowie im südlichen Abschnitt sogar zu einem Halbstundentakt verdichtet.

Der ZVNL als angrenzender Aufgabenträger des Freistaates Sachsen nimmt auf dem Abschnitt (Naumburg)-Weißenfels-Leipzig anlässlich der Einführung des IC keine Kürzung des Nahverkehrs vor, vielmehr sollen die Leistungen auf der Strecke durch Einführung einer neuen S-Bahn perspektivisch verdichtet werden.

Die NASA GmbH als angrenzender Aufgabenträger im Bundesland Sachsen-Anhalt behält das aktuelle Konzept für die Strecke Naumburg-Halle von stündlich verkehrenden Expresszügen und parallel verkehrenden stündlichen Regionalbahnen bei, perspektivisch soll die Strecke durch S-Bahn-Verkehr weiter aufgewertet werden.

Die Regierung des Landes Sachsen-Anhalt ist bereits in ihrem Nahverkehrsplan 2020-2030 auch davon ausgegangen, dass die durch die Reisenden stark genutzte Linie RE 18 (Halle (Saale)-Jena-Göschwitz) nach Ablauf des aktuellen Verkehrsvertrages trotz Einführung des IC 61 ab Ende 2023 entweder dem Vertrag „Elektro-Netz-Sachsen-Anhalt-Nord“ oder im Vertrag „E-Netz-Franken“ zugeordnet wird und damit weiter verkehrt (*Quelle: ÖPNV-Plan des Bundeslandes Sachsen-Anhalt 2020 – 2030, Seite 97*). Selbige Weiterbestellung der Leistungen für den Zeitraum nach 2023 ist im Zuständigkeitsbereich des Bundeslandes Sachsen-Anhalt bis zur Grenze des eigenen Zuständigkeitsbereiches (Halle (Saale) – Naumburg – Bad Kösen) auch tatsächlich erfolgt (neu als RE 16 bezeichnet). Es ist daher nicht nachvollziehbar, dass der Freistaat Thüringen für den in seinem Zuständigkeitsbereich liegenden Streckenabschnitt (Naumburg-Jena-Saalfeld) eine Weiterbestellung der Linie über das Jahr 2023 hinaus bisher nicht verfolgt hat.

Dass mit der Einführung des IC-Taktverkehrs sämtliche Expressleistungen der Saalbahn in Richtung Halle (Saale) gestrichen werden sollen, obwohl der IC 61 Halle (Saale) gar nicht anfährt, ist noch weniger zu verstehen.

Es gibt auf keiner Linie außerhalb des Freistaates Thüringen, die durch die Einführung des 2-Stunden-Taktes des IC 61 auf dem Abschnitt Nürnberg-Leipzig berührt wird, eine Kürzung von Nahverkehrsleistungen, vielmehr ist abschnittsweise sogar ein deutlicher Ausbau des Nahverkehrs parallel zum neu angebotenen Fernverkehr vorgesehen. Lediglich der Freistaat Thüringen beabsichtigt, die Einführung des 2-Stunden-Taktes des IC 61 zum Anlass zu nehmen, die Nahverkehrsleistungen in seinem Zuständigkeitsbereich (innerhalb des Freistaates Thüringen) trotz immensen Fahrgastzuwachses auf der Saalbahn zu Lasten der Nahverkehrskunden deutlich und dauerhaft zu kürzen.

Die Vorgehensweise der Nachbaraufgabenträger, deren finanzielle Ressourcen genauso begrenzt sind wie die des Freistaates Thüringen, zeigen, dass für eine zukunftsweisende Mobilitätswende die Kürzung von Nahverkehrsleistungen bei Einführung eines nicht als (tarifliches-) Nahverkehrsangebot vorgesehenen Fernverkehrsangebotes den falschen Weg darstellt.

Auch innerhalb des Freistaates Thüringen ist die geplante Kürzung von Nahverkehrsleistungen auf der Saalbahn bei Einführung oder Erweiterung von Fernverkehrsleistungen ohne Beispiel. Weder auf den Relationen zwischen Erfurt und Gera noch zwischen Erfurt – Halle/Leipzig erfolgte nach Einführung (zusätzlicher) Fernverkehrsangebote eine Kürzung der vorhandenen Nahverkehrsleistungen.

### 3. Vergleich 5. NVP 2018-2022 und 6. NVP 2023-2027 (Entwurf)

Entgegen dem vorliegenden Entwurf des 6. NVP 2023 – 2027 sah das Zielkonzept 2022+ des 5. Thüringer NVP 2018 – 2022 trotz Kenntnis der Einführung des IC 61 (2-Stunden-Takt) Ende 2023 sogar noch eine deutliche Stärkung des Nahverkehrs auf der Saalbahn vor, mit dem Ziel, Ostthüringen besser an den Fernverkehr in Halle und Leipzig anzubinden (*Quelle: 5. NVP Thüringen 2018 – 2022, SPNV-Zielkonzept 2022, Seite 80 (Flügelkonzept Naumburg mit einzelnen Maßnahmen)*). Die Vergabekonzeption der vorgenannten durch die Regierung des Freistaates Thüringen beschlossenen 5. Thüringer Nahverkehrsplanung sah trotz schon damaliger Kenntnis der Einführung des IC-Taktes Ende 2023 weiterhin vor, die Leistungen des derzeitigen Franken-Thüringen-Expresses nach Auslaufen des aktuellen Verkehrsvertrages auch nördlich von Saalfeld (Saale) auf der Saalbahn im Vergabenetz „Elektronetz-Franken“ ab Ende 2023 weiter zu bestellen (*Quelle: NVP Thüringen 2018 – 2022, Vergabenetz Thüringen, Federführung anderer Aufgabenträger, Abb. 24, Seite 83*).

Die inzwischen auf der Saalbahn immens gestiegenen Fahrgastzahlen untermauern mehr als deutlich das zukunftsweisende Handlungskonzept dieses 5. Nahverkehrsplanes. Warum nunmehr lediglich der Freistaat Bayern in seinem Zuständigkeitsbereich (südlich von Saalfeld (Saale) Richtung Nürnberg) die Leistungen im „Elektronetz Franken“ bestellt und der Freistaat Thüringen das Konzept des bisherigen Nahverkehrsplanes im Entwurf des Nahverkehrsplanes 2023 – 2027 weder übernimmt, noch diese Leistungen für den Bereich der Saalbahn nördlich von Saalfeld (Saale) bestellt, ist in keiner Weise nachzuvollziehen.

Gleiches gilt auf der Saalbahn in Richtung Sachsen-Anhalt.

Die dort verkehrende Expresslinie RE 15/18 stellt die schnelle Verbindung von der Saalbahn an den Fernverkehr in Halle (Saale) dar und weist hohe Fahrgastzahlen auf. Die besondere Bedeutung dieses Angebotes für den SPNV in Ostthüringen wurde noch im 5. NVP 2018 – 2022 besonders hervorgehoben. Das Konzept des vorliegenden Entwurfes des 6. NVP sieht nun die vollständige Einstellung des Expressverkehrs aus dem Saaletal in Richtung Halle (Saale) vor, sodass für die zahlreichen Pendler der Strecke aus Ostthüringen nach der derzeitigen Planung keine Möglichkeit mehr besteht, über eine Expresslinie den Fernverkehr in Halle (Saale) und die weitere Anschlüsse Richtung Norden, Nordwesten und Nordosten zu erreichen. Dies macht folgender Vergleich der Expressverbindungen im Verhältnis zur Anbindung Mittelthüringens nach Halle (Saale) deutlich:

| <b><u>Fahrtmöglichkeiten Expressverkehr Status quo gemäß 5. NVP und Fahrplan 2023 innerhalb 2 Stunden in Richtung Halle (Saale):</u></b> |                                                                                        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| Mittelthüringen (Erfurt):                                                                                                                | Ostthüringen (Saalbahn):                                                               |
| aktuell:                                                                                                                                 | aktuell:                                                                               |
| 1x RE umsteigefrei (RE 16)<br>zusätzlich 3x ICE                                                                                          | 1x RE umsteigefrei ab Jena (RE 15/RE18)<br>1x RE mit Umstieg in Naumburg (RE 42/RE 16) |

| <b><u>Fahrtmöglichkeiten Expressverkehr gemäß Entwurf 6. NVP und Fahrplanentwurf 2024 (Stand Februar 2023) innerhalb 2 Stunden in Richtung Halle (Saale):</u></b> |                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| Mittelthüringen (Erfurt):                                                                                                                                         | Ostthüringen (Saalbahn):     |
| geplante Zukunft:                                                                                                                                                 | geplante Zukunft:            |
| 2x RE umsteigefrei (RE 16)<br>zusätzlich 4x ICE (ab Ende 2025)                                                                                                    | kein Angebot mehr vorhanden! |

Wie konzeptionslos sich im Einzelnen der geplante Wegfall des Expressverkehrs auf der Saalbahn in der Relation Saalfeld (Saale) – Jena – Halle (Saale) darstellt, ergibt sich auch aus einzelnen Aussagen des Entwurfes des 6. NVP zum Handlungskonzept:

*„Hier ist geplant, die Linie RE 15, die im Status quo die Relation Saalfeld (Saale) – Jena Saalbahn stationiert, über Jena hinaus nach Leipzig zu verlängern. In Naumburg wird diese Linie Anschluss von/zu der Linie RE 16 (Erfurt – Naumburg – Halle (Saale)) in/aus Richtung Erfurt haben.....“* (Quelle: Entwurf 6. NVP 2023 – 2027, Seite 53/54).

Anstatt auch in der Zukunft einen Expressverkehr auf der Saalbahn in Richtung Halle (Saale) anzubieten, wird ein attraktiver Umstieg von der Saalbahn in Naumburg von/nach Erfurt propagiert. Nicht nur, dass ein solcher Umstieg bereits in Bad Kösen erfolgen dürfte, vielmehr noch dürfte sich die Reisekette von der Saalbahn über Naumburg anstatt über die MDV in Richtung Erfurt im Verhältnis zu dem starken Reisendenaufkommen/Bedarf auf der Relation Saalbahn – Halle (Saale) stark in Grenzen halten.

*„Im Zuge der Neuordnung der Verkehre entfallen die beiden Linien RE 17 (Erfurt – Naumburg) und RE 18 (Halle (Saale) – Jena) und werden in die Linien RE 15 und RE 16 integriert.“* (Quelle: Entwurf 6. NVP 2023 – 2027, Seite 54)

Was der Entwurf hier mit Integration in Bezug auf den Wegfall des RE 18 (Halle (Saale) – Jena) meint, kann nicht nachvollzogen werden. Weder die neue Linie RE 15 noch die neue Linie RE 16 stellen zukünftig eine umsteigefreie oder mit einem geeigneten Umstieg versehene Expressverbindung von der Saalbahn in Richtung Halle (Saale) her.

Trotz erheblich gestiegener Fahrgastzahlen auf der Saalbahn werden die Ziele gemäß Zielkonzept 2022+ des 5. NVP 2018 – 2022 in Bezug auf die Saalbahn im aktuellen Entwurf des Nahverkehrsplanes auf den Kopf gestellt und sollen dringend notwendige etablierte Nahverkehrsleistungen auf der Saalbahn gekürzt werden. Die zahlreichen Pendler der Saalbahn sollen trotz der starken Auslastung des Expressverkehrs das erfolgreiche Angebot des RE 15/RE 18 verlieren. Derartige Planungen widersprechen einer zukunftsorientierten Nahverkehrskonzeption. Vielmehr ist das aktuell vorhandene Angebot auf dieser Linie dauerhaft zu sichern und fortzuschreiben.

Die freche Widersinnigkeit des Entwurfs zum 6. NVP ergibt sich desgleichen mit Blick auf den Regionalplan Ostthüringen (Entwurf zur Beteiligung vom 24.07.2023 bis einschließlich 25.09.2023, S. 40 – 42). Im Punkt G 3.1 heißt es hier, dass „zur Verbesserung der überregionalen und internationalen Erreichbarkeit der Planungsregion Ostthüringen und der Anbindung der Oberzentren Jena und Gera sowie der Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums Altenburg und Saalfeld/Rudolstadt/Bad Blankenburg ... die Saalbahn [Hamburg/Rostock/Binz – Berlin – Halle/Saale/Leipzig] – Jena – Rudolstadt – Saalfeld/Saale – [Nürnberg – Karlsruhe/Wien] in ihrer Leistungsfähigkeit erhalten und zukunftsfähig weiterentwickelt werden soll“. Dieses Ziel dürfte mit den Bestimmungen des in Aufstellung befindlichen LEP 2025 im Einklang sein.

In der Begründung zu G 3.1 heißt es, dass die Saalbahn zu den Hauptverkehrsadern der Planungsregion Ostthüringen gehört. „Angesichts einer globalisierten Wirtschaft, Wissenschaft und Kultur, der zunehmenden Pendlerströme sowie der Forderung eines Paradigmenwechsels in Richtung Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit, ist ein leistungsfähiges, schnelles und qualitätsorientiertes Schienennetzwerk Grundvoraussetzung für die Planungsregion. ... Ein Ausbau des Fernverkehrs entlang der Saalbahn verbessert die Verbindungsqualität für das Oberzentrum Jena sowie das Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums Saalfeld/ Rudolstadt/Bad Blankenburg. Eine dichtere Taktung entspricht den Pendler-, Studenten- und Schülerbedürfnissen. Eine Regio-S-Bahn-Verbindung im Nahverkehr, ähnlich wie auf der SFM, wird hierfür angestrebt. ... Seit einigen Jahren werden deutschlandweit auf bestimmten Schienenverbindungen in Fernverkehrszügen die Fahrkarten des Nahverkehrs anerkannt. Der Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr zahlt hierfür Zuschüsse an den Betreiber der Fernverkehrszüge. Das Land Thüringen als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr in Thüringen nutzt die Möglichkeit, die Bedienung von Schienenstrecken mittels Fernverkehrszügen zu befördern. Auf diese Weise wird Fernverkehr auf Trassen ermöglicht, auf denen er sonst unrentabel wäre. Anwendung findet der Mischverkehr auf der MDV zwischen Gera und Erfurt. Aus dem Mischverkehr ergeben sich jedoch auch Nachteile für den Nahverkehr, zum Beispiel durch verschleppte Zugverspätungen und die fehlende bzw. verkomplizierte kostenfreie Fahrradmitnahme. Der Mischverkehr sollte daher lediglich neue Fernverkehrsverbindungen initiieren mit der Prämisse, dass diese sich nach einiger Zeit eigenwirtschaftlich betreiben lassen. Der Mischverkehr soll jedoch nicht dazu führen, dass Regionalverbindungen sowie bestimmte Services (u. a. Fahrradmitnahme) reduziert werden. Das Ersetzen von regionalen Expresslinien durch Fernverkehrslinien konterkariert im schlechten Fall die positiven Entwicklungen gewachsener Nahverkehrsverbindungen und kann zur empfindlichen Störung eines integralen Taktfahrplanes führen. Dies sollte vermieden werden.“

Es ist daher absolut paradox, dass Raumordnungs- und Nahverkehrsplanung derart im Missverhältnis stehen können.

#### **4. Tarifintegration Fernverkehr**

Im Kapitel zur Tarifintegration des Fernverkehrs auf Seite 90 des vorliegenden Entwurfes zum 6. NVP fehlen jegliche Erwägungen zu einer Tarifintegration des IC 61, um die geplante Kürzung des Nahverkehrs tariflich aufzufangen. Vielmehr spricht der Entwurf lediglich allgemein davon, dass es durch eine Tarifintegration des Fernverkehrs bei seiner Einführung zu einer Verdichtung des Angebotes unter Nutzung des Nahverkehrstarifes kommen kann. Der Entwurf problematisiert jedoch nicht den Fall, dass eine Tarifintegration des Fernverkehrs eine gleichzeitige Kürzung des Nahverkehrsangebotes auffangen kann. Wenn aber im Einzelfall durch Tarifintegration eine Verdichtung des (tariflichen) Nahverkehrsangebotes möglich ist und im Freistaat Thüringen auch angewandt wird, dann ist eine Tarifintegration erst recht geboten, wenn der Fernverkehr bisher bestellten und zukünftig wegfallenden Nahverkehr ersetzen soll. Der Entwurf des NVP benennt dies explizit in seinem Handlungskonzept: *„Das entfallende Angebot der Linie RE 42, das nicht im Linienverlauf der Linie RE 14 liegt, wird im Bereich Saalfeld (Saale) – Leipzig durch den SPFV auf der Saalebahn ersetzt.“* (Quelle: Entwurf 6. NVP 2023 – 2027, Seite 55). Es ist nicht nachvollziehbar, aus welchen Gründen bei dieser beabsichtigten Planung zur Kürzung von erheblichen Nahverkehrsleistungen das integrierte Konzept der Tarifkooperation mit dem Fernverkehr für den IC61 zwischen Saalfeld (Saale) und Naumburg bzw. Leipzig nicht langfristig vorbereitet und Einklang in den Entwurf des vorliegenden Nahverkehrsplans gefunden hat.

Bereits langfristig vor Einführung des Taktverkehrs auf der Linie IC 61 wurden im Bundesland Sachsen-Anhalt Überlegungen über den Abschluss von Tarifkooperationen zur Anerkennung von Nahverkehrsfahrkarten im Fernverkehr u.a. in Bezug auf den IC 61 Gegenstand von Nahverkehrsplanungen und durch Beschluss der Regierung in den ÖPNV-Plan 2020 – 2030 aufgenommen. Der von der Regierung am 11.12.2018 beschlossene

ÖPNV-Plan 2020 – 2030 enthält explizit die Voraussetzungen für eine Umsetzung eines solchen integrierten Konzeptes (*Quelle: ÖPNV-Plan 2020-2030 des Bundeslandes Sachsen-Anhalt, Seite 26*). Offensichtlich – weil der Aufgabenträger des Bundeslandes Sachsen-Anhalt entgegen der derzeit beabsichtigten Planung des Freistaates Thüringen für seinen Zuständigkeitsbereich mit Einführung des 2-Stunden-Taktes des IC 61 keine Kürzung von Nahverkehrsleistungen auf der Saalbahn vornimmt, sondern das vorhandene Nahverkehrsangebot beibehält – wurde die Tarifkooperation in seinem Zuständigkeitsbereich nicht weiter verfolgt.

Der vorliegende Entwurf des Thüringer Nahverkehrsplanes 2023 - 2027 enthält trotz der weitreichenden Kürzung von Nahverkehrsleistungen im thüringischen Bereich der Saalbahn nicht einmal einen Prüfauftrag zu einem derartigen integrierten Konzept, obwohl allein schon die erheblichen kontinuierlichen Fahrgastzuwächse auf der Saalbahn eine Kürzung von Nahverkehrsleistungen verbieten. Sollten die langfristigen Nahverkehrsplanungen des Freistaates Thüringen zu der gemäß Entwurf vorgesehenen Kürzung der Nahverkehrsleistungen führen, ist zumindest eine dauerhafte Tarifintegration des Fernverkehrs zwischen Saalfeld (Saale) und mindestens Naumburg, verbunden mit einem gleichzeitig kurzen Anschluss in Naumburg von/zum RE 16 aus/in Richtung Halle (Saale) vorzusehen, um die entfallenden Leistungen des RE15/RE 18 auf der Saalbahn adäquat aufzufangen, die derzeit vorhandene Expressverbindung als Nahverkehrsangebot auf der Saalbahn zwischen Saalfeld (Saale) und Halle (Saale) aufrechtzuerhalten und den annähernden 30-Minuten-Takt auf der Saalbahn auch tariflich zu gewährleisten..

## **5. 30 Minuten-Takt**

Wie anhand der in den Nahverkehrsplänen des Freistaates Thüringen ausgewiesenen Nachfragesteigerungen ersichtlich, dürften diese neben der Etablierung der beiden Expressverbindungen Saalfeld (Saale)-Leipzig (RE42) und Saalfeld (Saale)-Halle(Saale) (RE15/RE18) in erheblichen Maße auf die Einführung eines annähernden und zuverlässigen 30-Minuten-Taktes auf der Saalbahn zurückzuführen sein. Jede Taktlücke oder Abweichung von einem gleichmäßig verteilten Grundtakt würde zu einer wesentlichen Reduzierung der Angebotsqualität führen, sodass das Angebot deutlich weniger angenommen wird.

Die aktuellen Fahrplanentwürfe für das Fahrplanjahr 2024 geben neben der erheblichen Leistungskürzung diesen erfolgreichen 30-Minuten-Takt auf. Am Beispiel Saalfeld (Saale) bedeutet dies die Abfahrt der Züge Richtung Norden zur Minute 24 und 33, Ankunft der Züge aus Richtung Norden zur Minute 25 und 35. Perspektivisch soll zwar laut Entwurf des NVP die Standzeit der RB 25 in Naumburg reduziert werden, was in etwa zu einem 15/45-Minuten-Takt führen würde. Der Entwurf des Nahverkehrsplanes sieht nicht einmal als Zielstellung vor, den annähernden 30-Minuten-Takt auf der Saalbahn aufrechtzuerhalten bzw. nach Abschluss der im nördlichen Bereich stattfindenden Baumaßnahmen im Jahre 2025 wiederherzustellen. Dabei wäre insbesondere durch eine zeitliche Verlagerung der RB 25 und gegebenenfalls Beschleunigung der Linie im nördlichen Bereich die Wiederherstellung eines annähernden 30-Minuten Taktes möglich. Im Anbetracht dessen, dass der derzeit vorgesehene Takt für ein attraktives, regelmäßiges Angebot ungeeignet ist, sind die Planungen für die Saalbahn auf einen angenäherten 30-Minuten-Takt auszurichten.

## **6. Zusammenfassung der Forderungen**

Der Entwurf des Nahverkehrsplanes 2023 – 2027 sieht durchaus für einzelne Bereiche punktuelle Verbesserungen vor, die zu begrüßen sind. Bevor vorhandene Leistungen erweitert bzw. neue Leistungen in die Nahverkehrsplanung integriert werden, ist das vorhandene nachweislich notwendige und erfolgreiche Angebot dessen ungeachtet mindestens zu festigen und fortzuschreiben.

Die aktuellen Planungen gemäß Entwurf des 6. NVP verschlechtern das Nahverkehrsangebot auf der Saalbahn dagegen deutlich, obwohl die Strecke in den letzten Jahren mit Abstand den stärksten Fahrgastzuwachs im Freistaat Thüringen zu verzeichnen

hatte. Zusammengefasst wird auf die stärkste Nachfragesteigerung in den letzten Jahren mit der stärksten Angebotskürzung der letzten Jahre in Thüringen reagiert.

Dies wird durch die Anrainer der Saalbahn nicht hingenommen. Im Einzelnen fordern wir daher, den Entwurf des Nahverkehrsplanes in Bezug auf die Saalbahn anzupassen und das bisherige Nahverkehrsangebot mit folgenden Maßnahmen im Nahverkehrsplan fortzuschreiben sowie dauerhaft zu etablieren. Zusammengefasst betrifft das zwei Kernforderungen:

**A: Dauerhafte Fortsetzung bzw. unverzügliche Wiedereinführung des vorhandenen Angebotes einer stündlichen Regionalbahn auf der Saalbahn und stündlich einer Expressverbindung abwechselnd zweistündlich von Saalfeld/Saale nach Leipzig und Halle (Saale) zur schnellen Anbindung der Region an den Fernverkehr in Leipzig und Halle (Saale).**

**B: Alternativ zu A: Bei ersatzlosem Wegfall der bisher durch RE 15/RE18 angebotenen zweistündigen Expressverbindung nach Halle (Saale): Dauerhafte Tarifintegration des IC 61 zumindest zwischen Saalfeld/Saale und Naumburg und kurzer Übergang in Naumburg vom/zum RE 16 von/nach Halle zur schnellen Anbindung der Region an den Fernverkehr in Halle (Saale)**

**C: Beibehaltung oder unverzügliche Wiedereinführung eines annähernden 30-Minuten-Taktes auf der Saalbahn, abwechselnd Regional-/Expressverkehr durch Verschiebung der Zeitlage der RB 25.**

Die vorgenannten Forderungen gehen nicht über das derzeit vorhandene Nahverkehrsangebot auf der Saalbahn hinaus und erfordern gegenüber dem Status quo, der den verkehrspolitischen Zielen des 5. NVP entspricht, keine zusätzlichen, momentan nicht vorhandenen Nahverkehrsleistungen. Eine Tarifintegration des Fernverkehrs zwischen Saalfeld (Saale) und Naumburg in Verbindung mit einem kurzen Übergang zum RE 16 von/nach Halle (Saale) würde sogar zu einer erheblichen Kostenreduzierung gegenüber der Weiterführung des derzeit vorhandenen Angebotes führen, da von einer weiteren Bestellung des zweistündlichen Expressverkehrs Saalfeld (Saale)-Jena-Halle (Saale) abgesehen werden kann und dennoch das fahrplanmäßige und tarifliche Nahverkehrsangebot auf der Saalbahn erhalten bleibt.

Die seit Jahren kontinuierlich gewachsene Nachfrage auf der Saalbahn beweist, dass mit einem attraktiven fahrplanmäßigen und tariflichen Nahverkehrsangebot das Mobilitätsverhalten der Bürger zu Gunsten des ÖPNV beeinflusst werden kann. Der im Entwurf des Nahverkehrsplanes vorgesehene erhebliche Einschnitt in das aktuelle attraktive Nahverkehrsangebot stellt die Ziele von Bundes- und Landesregierung zur Mobilitätswende auf den Kopf. Der durch die vorgesehene Kürzung der Nahverkehrsleistungen und der vorgesehenen Aufgabe des annähernden 30-Minuten-Taktes einhergehende Attraktivitätsverlust des SPNV auf der Saalbahn wird zu einer erheblichen (Rück-) Verlagerung des Mobilitätsverhaltens der Bürger auf den Individualverkehr führen.

Insofern erwarten wir im Interesse der Region, der Anrainer der Saalbahn und der Bürger des Freistaates Thüringen, welche das Angebot der Saalbahn nutzen und von ihrem Aufgabenträger ein attraktives Nahverkehrsangebot erwarten dürfen, die dauerhafte Übernahme der oben bezeichneten Forderungen in den aktuellen Nahverkehrsplan.

Die sozial-ökologische Mobilitätswende darf nicht nur in der Stadt, sondern muss auch auf dem Land stattfinden. Es braucht eine Mobilitätswende, die die Umwelt schont und alle mitnimmt. Anders Fortbewegen ist der Schlüssel zur Zukunft. Die mit dem NVP-Entwurf verbundene nachhaltige Schädigung der Fortbewegung auf der Saalbahn ist im Kontext mit allen anderen Nachhaltigkeitsaktivitäten auf den unterschiedlichsten Ebenen schlicht dreist und unverschämt.

Mit der Aufnahme der Forderungen in den Nahverkehrsplan sind diese gleichzeitig unverzüglich umzusetzen, die hierzu erforderlichen Leistungen zu beauftragen und das Vergabekonzept anzupassen. Die Fortschreibung der Nahverkehrsplanung im Freistaat Thüringen darf nicht zu einer Verschlechterung der Nahverkehrsleistungen auf der Saalbahn führen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Steffen Kania  
Bürgermeister der Stadt Saalfeld/Saale

Marko Wolfram  
Landrat des Landkreises Saalfeld-Rudolstadt

Jörg Reichl  
Bürgermeister der Stadt Rudolstadt

Mike George  
Bürgermeister der Stadt Bad Blankenburg