Thüringer Landtag
6. Wahlperiode

Drucksache 6/5206
18.01.2018

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

des Abgeordneten Mohring (CDU)

und

A n t w o r t

des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft

Streckenstilllegung auf der Pfefferminzbahn

Die **Kleine Anfrage 2697** vom 5. Dezember 2017 hat folgenden Wortlaut:

Ab Dezember 2017 sollen auf der Strecke der sogenannten Pfefferminzbahn Schienenpersonennahverkehrsleistungen nur noch auf dem Abschnitt Sömmerda – Buttstädt bestellt werden. Die Strecke zwischen Buttstädt und Großheringen wird nach den Planungen der Landesregierung nicht mehr bedient. Gegen die Einstellung des Bahnverkehrs auf dieser Strecke hatten sich per Unterschrift insgesamt mehr als 4.000 Bürger gewandt und eine Petition zur Erhaltung der Strecke unterstützt. So sei die Strecke nicht nur für Berufspendler interessant, sondern auch für den Tourismus und die Wirtschaft. Auch die Vermarktung müsse zwingend verbessert werden. So gäbe es zu wenig Infomaterial. In Frage gestellt hatten die Petenten auch die zu Grunde gelegten Fahrgastzahlen. So gingen die vom Freistaat Thüringen in Auftrag gegebene Erhebung und eine Zählung der Bürgerinitiative weit auseinander.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie schätzt die Landesregierung die Bedeutung der Pfefferminzbahn auf der Gesamtstrecke zwischen Sömmerda und Großheringen für Berufspendler, den Tourismus sowie die Wirtschaft und damit als Standortfaktor ein?

2. Macht die Landesregierung für die Teilstrecken Sömmerda – Buttstädt und Buttstädt – Großheringen bezüglich dieser Einschätzung Unterschiede?

3. Aus welchen konkreten Gründen wird kein Bedarf an der Fortführung der Strecke zwischen Buttstädt und Großheringen gesehen?

4. Welche Mittel wären jährlich erforderlich, die Bestellung der Strecke zwischen Buttstädt und Großheringen fortzusetzen?

5. Welche Erhebungen zur Fahrgastnachfrage auf der betreffenden Strecke wurden unternommen? Wer hat diese Erhebungen durchgeführt und welche Methoden lagen den Erhebungen zu Grunde?

6. Was haben die Landesregierung/die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH/der Betreiber der Strecke unternommen, die Attraktivität der Strecke zu erhöhen (zum Beispiel im Hinblick auf die Anpassung der Fahrzeiten und Anschlussmöglichkeiten auf die Bedürfnisse von Arbeitnehmern und Schülern, die Bewerbung der Strecke)?

Druck: Thüringer Landtag, 31. Januar 2018

7. Welche Vorschläge zur Optimierung der Fahrplangestaltung lagen dabei vor und wie wurde damit umgegangen?

Das **Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 18. Januar 2018 wie folgt beantwortet:

Zu 1.:
Grundsätzlich erfüllt der öffentliche Personennahverkehr auf Straße und Schiene wichtige Aufgaben im Bereich der Daseinsvorsorge. Allerdings haben nicht alle Eisenbahnstrecken gleich hohe Bedeutung.
Die Strecke Sömmerda–Buttstädt–Großheringen hat im überregionalen Vergleich eine eher nachrangige Bedeutung, wie die ermittelte geringe Fahrgastnachfrage untermauert. Es wurden hier durchschnittlich lediglich 50 bis 100 Reisende am Tag im Querschnitt gezählt. Dies entspricht einer durchschnittlichen Besetzung der Züge von etwa drei bis sechs Fahrgästen pro Zug.

Sowohl für den Pendlerverkehr als auch den Schienengüterverkehr des Gewerbegebiets Kölleda hat der Abschnitt Sömmerda–Buttstädt eine im Vergleich zum restlichen Streckenabschnitt höhere verkehrliche Bedeutung, auch wenn mit durchschnittlich circa 200 bis 250 Reisenden am Tag im Querschnitt eine im thüringenweiten Vergleich sehr schwache Nachfrage zu verzeichnen ist.
Aus diesem Grund wurden ab Dezember 2017 die Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) eingekürzt, so dass nur noch auf dem Abschnitt Sömmerda–Buttstädt SPNV bestellt wird.

Für die 143.000 Zugkilometer pro Jahr wird das Land bis 2024 fast 25 Millionen Euro aufwenden. Damit ist der Streckenbestand gesichert. Dies erfolgt unter anderem im Interesse der Erhaltung der Eisenbahnstrecke und der Bedeutung für den Pendler- und Tourismusverkehr.

Für den eigenwirtschaftlich zu erbringenden Schienengüterverkehr steht die Gesamtstrecke weiterhin uneingeschränkt zur Verfügung.

Zu 2.:
Ja - im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Zu 3.:
Der Freistaat Thüringen ist Aufgabenträger für den SPNV und zielt als solcher auf ein attraktives und leistungsfähiges Angebot ab.

Gleichwohl ist es im Sinne einer sparsamen Verwendung von Steuermitteln erforderlich, auch im Bereich der Daseinsvorsorge Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen vorzunehmen.

Die vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel sind bis zum Jahr 2031 ausbilanziert. Spielräume zur Bestellung weiterer SPNV-Leistungen gibt es nicht. Die Landesregierung ist daher gezwungen, fortlaufend zu prüfen, welche Aufgaben mit diesen Mitteln finanziert werden können.

Ein weiterer wesentlicher Grund für die Leistungsreduzierung ist die im Abschnitt Buttstädt–Großheringen für die Eisenbahn als Massenverkehrsmittel zu geringe Fahrgastnachfrage (siehe Antwort zu Frage 1).

Zu 4.:
Wenn der Schienenpersonennahverkehr bis 2024 wieder bis Großheringen bestellt werden sollte, würden zusätzliche Mittel in Höhe von über 2,5 Millionen Euro pro Jahr benötigt. Bis 2024 würden Kosten von über 18 Millionen Euro entstehen.

Zu 5.:
Die Verkehrsnachfrage auf der Pfefferminzbahn wurde und wird nach derselben Methodik wie im gesamten Thüringer SPNV ermittelt. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen führen dazu kontinuierliche Reisendenzählungen durch, die als repräsentative Stichprobenerhebungen konzipiert sind. Die jeweiligen Zählstichproben werden so gezogen, dass sie eine statistisch gesicherte Abbildung der Verkehrsnachfrage im gesamten Erhebungszeitraum (typischerweise ein Halbjahr) ermöglichen. Das jeweils angewandte Erhebungsverfahren basiert auf dem aktuellen Stand der Wissenschaft und Technik in Bezug auf die Anwendung empirischer Stichprobenuntersuchungen unter Berücksichtigung der besonderen Randbedingungen des öffentlichen

Personenverkehrs. Es berücksichtigt beispielsweise die systematisch unterschiedliche Verkehrsnachfragestruktur in Bezug auf die räumliche Struktur (einzelne Streckenabschnitte bzw. Bahnhöfe) und die zeitliche Struktur (Tageszeiten, Schul- und Ferienzeiträume und so weiter).

Auf der Pfefferminzbahn erfolgten die Reisendenzählungen bis einschließlich 2017 durch die DB Regio AG. Diese wandte das sogenannte Reisenden-Erfassungssystem (RES) an, ein deutschlandweit einheitliches Erhebungsverfahren, mit dem in allen Reisezügen der Deutschen Bahn AG regelmäßig die Verkehrsnachfrage erhoben wird.

Zu 6.:
Die Thüringer Eisenbahn GmbH ist Betreiber der Eisenbahninfrastruktur Straußfurt–Sömmerda–Großheringen. Dieses Unternehmen unterhält die Strecke in eigener unternehmerischer Verantwortung und hat verschiedene Maßnahmen zum Erhalt und zum Ausbau der Infrastruktur umgesetzt. Beispielsweise wurde die Sicherungstechnik modernisiert, um einen sicheren und beschleunigten Bahnbetrieb zu ermöglichen. Darüber hinaus haben in den letzten Jahren verschiedene Ausbaumaßnahmen an den Verkehrsstationen Buttstädt, Kölleda und Olbersleben-Ellersleben stattgefunden.

Für die Fahrplangestaltung auf dem westlichen Abschnitt Sömmerda–Buttstädt ist vorrangig die Anschlusssituation im Bahnhof Sömmerda ausschlaggebend. Durch die stattfindenden Zugkreuzungen der Nahverkehrslinien Erfurt–Magdeburg und Erfurt–Sangerhausen in Sömmerda bestehen gleichzeitige Umstiegsmöglichkeiten von der Pfefferminzbahn in nördliche und südliche Richtung. Durch diese Verknüpfung werden für die Fahrgäste kurze und attraktive Reisebeziehungen geschaffen.

Zu 7.:
Wie in der Antwort zu Frage 6 dargestellt, ist der Fahrplan der Pfefferminzbahn bereits auf eine optimale Anschlusssituation in Sömmerda ausgerichtet. Hiervon profitieren die Mehrheit der Fahrgäste und deren Reisebedürfnisse. Aus dieser Verknüpfung heraus ergibt sich die weitere Fahrplanlage in Richtung Buttstädt beziehungsweise Großheringen.

Im Rahmen der jährlichen Bürgerbeteiligung zum Fahrplan werden regelmäßig diverse Vorschläge unterbreitet, die von der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH (NVS) und den Eisenbahnverkehrsunternehmen hinsichtlich Umsetzungsmöglichkeiten geprüft und bewertet werden.

Optimierungsvorschläge in den letzten Jahren basierten aber lediglich auf dem Wunsch nach Rücknahme der zur Anschlussherstellung aus/in Richtung Halle in Großheringen vollzogenen Verschiebung der Stundenlage zum Dezember 2015 oder der Forderung nach Einrichtung einer zusätzlichen Fahrt am Abend nach 22:00 Uhr von Sömmerda nach Kölleda.

Vorschläge zu einer grundsätzlichen Änderung des Fahrplanangebotes, beispielsweise durch Neuausrichtung der Anschlüsse, lagen der NVS nicht vor.

Keller
Ministerin