

DS 069 / 2015 - Anfrage Fernbahn- und Nahverkehrsverbindungen für Weimar

Zuarbeit der Abt. Stadtplanung

Aufgrund der sich nun abzeichnenden starken Veränderungen im Bahnnetz in Thüringen wurde mit der Veröffentlichung der ersten Fahrplanentwürfe der NVS deutlich, welche tiefgreifenden Einschnitte für den Fernverkehr besonders für die Städte Weimar und Jena bevorstehen.

Aus diesem Grunde frage ich die Stadtverwaltung an:

1. *Welche Versuche hat die Stadtverwaltung unternommen, um den Anschluss der Stadt an das Fernverkehrsnetz der Bahn nicht zu verlieren und wie erfolgreich waren diese?*

Die Entscheidung zur Führung des schnellen Eisenbahnfernverkehrs über die ICE-Neubaustrecke München – Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig – Berlin und der damit verbundene Wegfall der Halte in Weimar und Jena ist Anfang der 1990-er Jahre getroffen worden.

Danach hat sich die Stadt Weimar an einer Vielzahl von interkommunalen Initiativen, die sich vor allem auf den Ausbau und den durchgängigen Betrieb einer Fernverkehrsverbindung auf der Mitte-Deutschland-Verbindung von Düsseldorf über Kassel, Erfurt, Weimar, Jena, Gera und Chemnitz bis Dresden konzentrierten, beteiligt.

In Verbindung mit dem Ausbau des ICE-Knotens Erfurt ist, unter Leitung der Thüringer Ministerien für Wirtschaft und Infrastruktur, eine Arbeitsgruppenstruktur entstanden, innerhalb derer Projekte für die künftige Entwicklung vorbereitet und begleitet werden. Insbesondere in der Arbeitsgruppe 1 „Verkehr“ werden Themen intermodaler Verkehrsketten, Anschlüsse und Service für Bahnreisende diskutiert und abgestimmt.

Folgende Ergebnisse sind bis jetzt zu verzeichnen:

- Unterstützung der Aufnahme der Elektrifizierung und des durchgängig zweigleisigen Ausbaus der Mitte-Deutschland-Verbindung in den Bundesverkehrswegeplan 2015. Das Land Thüringen stellt zusätzliche Strukturförderung zur Verfügung. Der zweigleisige Ausbau der MDV zwischen Erfurt und Gera wird begleitet.
- Erweiterung von Angeboten und Vernetzung des Schienenpersonennahverkehrs mit dem Fernverkehr. Weitere Aussagen dazu unter Punkt 3.
- Zur besseren Vernetzung des Schienenverkehrs mit Bus, Straßenbahn und PKW werden Studien erstellt, deren Ergebnisse in die Kommunen übertragen werden und dazu dienen sollen, die intermodalen Verkehrsketten zu optimieren.
- Die Weiterentwicklung eines Intermodalen Auskunft- und Buchungssystems sowie der Aufbau von Mobilitätszentralen werden vorbereitet.

Parallel ist eine Lenkungsgruppe installiert worden, in die entscheidungsbefugte Vertreter berufen wurden, um Entwicklungsprojekte abzustimmen und zu begleiten. Die letzte Sitzung fand am 29.01.2015 statt.

Personell ist Weimar in der Lenkungsgruppe sowie den Arbeitsgruppen 2 „Dienstleistungen der Zukunft“ und 3 „Tourismus“ beteiligt. Die Arbeitsgruppe 1 „Verkehr“ berichtet in der Lenkungsgruppe.

Die intensive Arbeit in den Gremien hat dazu geführt, dass zunehmend die Bereiche außerhalb Erfurts ins Blickfeld genommen werden, um entstandene Nachteile auszugleichen.

Alle Informationen, insbesondere zu Verkehren sind übersichtlich auch auf der Internetpräsenz www.ice-knoten.de zusammengefasst.

2. Welcher Ersatz im Fernverkehr wird nach Wegfall der ICE-Halte in Weimar geschaffen?

Neben den unter Punkt 1 und Punkt 3 aufgeführten Verbesserungen der Nahverkehrsangebote als Zubringer zum Fernverkehr in Erfurt, wird gegenwärtig daran gearbeitet ab Dezember 2018 drei IC Zugpaare pro Tag von Düsseldorf über Weimar nach Gera einzurichten. Seitens des Landes sind die Vorbereitungen abgeschlossen. Es fehlt noch die Einigung der Tarifpartner DB Fernverkehr und VMT über die Anerkennung der Tarife im Verbundgebiet.

Darüber hinaus können Einzellagen von Fernverkehrszügen über Weimar seitens der DB Fernverkehr eingerichtet werden, z.B. nach Leipzig oder Jena über Großheringen. Hierzu sind aber die verbindlichen Fernverkehrsplanungen der Bahn abzuwarten.

3. Gibt es seitens des Freistaates Thüringen und der Bahn Signale, die Verbindung zwischen Erfurt und Jena als echte S-Bahn-Verbindung mit einer Taktung unter 20 Minuten auszubauen oder welche Vorstellungen wurden von dort geäußert?

Das aktuelle Planungsinstrument für die Gestaltung des Schienenpersonennahverkehrs in Thüringen ist der durch den Landtag bestätigte „Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2013 – 2017“.

Im Bereich zwischen Erfurt, Weimar und Jena werden danach zukünftig mehrere Express-Linien zusätzlich zu den heutigen Angeboten verkehren.

Ab Ende 2015 soll die Express-Linie Erfurt – Halle/Leipzig zusätzlich, im Stundentakt abwechselnd nach Halle und Leipzig, in Betrieb gehen.

Ab Ende 2017 soll zusätzlich pro Stunde eine Linie zwischen Erfurt und Jena verkehren.

Insgesamt erweitert sich damit das Nahverkehrsangebot zwischen Weimar und Erfurt von 2 auf 4 Fahrten pro Stunde und zwischen Weimar und Jena von 2 auf 3 Fahrten pro Stunde in der Hauptverkehrszeit. Die Ankünfte und Abfahrten im Knoten Erfurt werden im Vor- und Nachlauf zur Taktzeit aller Fernverkehrszüge um die Minute 30 eingeordnet.

Aus diesem Grund wird es keinen reinen 15- bzw. 20-Minuten Takt in Richtung Weimar und Jena geben können. Die zusätzlich eingesetzten Züge werden jedoch zu einer deutlich besseren Verteilung der Fahrten über die Stunde führen. Bis zur vollständigen Fertigstellung der wichtigen Eisenbahnbauprojekte 2018 werden in den Jahren 2016 und 2017 sogenannte „Migrationsfahrpläne“ als Übergangslösung aufgestellt.

4. Gibt es in diesem Zusammenhang weiterhin Chancen für die Errichtung eines weiteren Haltepunktes etwa im Bereich Rosenthalstraße – Jenaer Straße und wie lange besteht die Chance dafür?

Der Stadtrat hatte mit der Drucksache 090a/2010 den Oberbürgermeister beauftragt, in Abstimmung mit der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen eine Potenzialanalyse für eine mögliche Bahnhaltestelle „Weimar-Ost“ auf Höhe Jenaer Straße / Bodelschwingstraße in Auftrag zu geben und den Stadtrat über das Ergebnis zu berichten.

Die Untersuchung wurde 2011 fertiggestellt und intensiv mit den zuständigen Stellen der Bahn, der NVS und des Ministeriums abgestimmt.

Im Ergebnis wurde ein Potenzial von ca. 400 Ein- und Aussteigern ermittelt. In einem Schreiben des damaligen Ministers Carius wurde der Stadt mitgeteilt, dass das Land keine Mittel zur Verfügung stellen könne und dieses ohnehin erst bei einem Fahrgastaufkommen von 1000 Reisenden pro Tag möglich sei. Die Aufrechterhaltung der Option zum späteren Bau des Haltepunktes, durch Versetzen der Stützwand in dem Bahneinschnitt, wurde ebenfalls nicht in die Planung übernommen. Bei alleiniger Finanzierung durch die Stadt wären nur für die Option die Mehrkosten von ca. 400.000 Euro zu übernehmen.

Unter den gegebenen Umständen ist somit in absehbarer Zeit die Errichtung eines neuen Haltepunktes in dem Bereich nicht möglich. Der Stadtrat wurde darüber bereits mit Schreiben vom 20.03.2012 und in Beantwortung der Anfrage DS 079/2012 am 13.06.2012 informiert.

5. Welche Unterstützung bietet die Stadtwirtschaft Weimar GmbH als kommunales Serviceunternehmen der Stadt Weimar bei den Versuchen, attraktive Nah- und Fernverkehrsverbindungen zu erhalten und auszubauen und welche konkreten Maßnahmen wurde von ihr dabei ergriffen?

Die Stadtwirtschaft Weimar GmbH wurde von der Stadt Weimar damit betraut, den öffentlichen Personennahverkehr mit Stadtbussen auf dem Gebiet der Stadt Weimar nach den Vorgaben des jeweils gültigen Nahverkehrsplanes zu betreiben.

Innerhalb dieses Aufgabenspektrums sind u.a. bestmögliche Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, vor allem mit der Bahn sowie die Mitwirkung im Verkehrsverbund Mittelthüringen, wahrzunehmen.

Als eine konkrete Maßnahme aus den Festlegungen im Nahverkehrsplan 2014 – 2018 wurde ab dem 29.03.2015 eine Innenstadt-Buslinie in Betrieb genommen, deren Ankunfts- und Abfahrtszeiten am Hauptbahnhof auf die Zubringerzüge zum ICE in Erfurt abgestimmt werden. Dieses wird insbesondere mit der endgültigen Inbetriebnahme des ICE-Knotens Erfurt 2018 Bedeutung erlangen.