

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Schubert (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr

Zukunft der Werrabahn

Die **Kleine Anfrage 1427** vom 14. April 2011 hat folgenden Wortlaut:

Laut Koalitionsvereinbarung will sich die Landesregierung gemeinsam mit Bayern bei der Bundesregierung für den Lückenschluss bei der Werrabahn sowie der Höllentalbahn einsetzen. Der Fahrgastverband Pro Bahn fordert schon seit langem den Lückenschluss der Werrabahn.

Auch der Südthüringer Industrie- und Handelskammer-Chef Ralf Pieterwas forderte im vergangenen Jahr das Land auf, nun auch schnell Maßnahmen zur Realisierung des Lückenschlusses zu ergreifen. Für den überregionalen Güterverkehr von Lichtenfels nach Eisenach bis hinauf in die Seehäfen ist der Lückenschluss wichtig. Zudem würde die Werrabahn den ohnehin schon überlasteten Knoten Würzburg entlasten.

Ich frage daher die Landesregierung:

1. Wie ist der Stand der Umsetzungen zum Lückenschluss der Werrabahn zwischen Bad Rodach und Hildburghausen sowie zwischen Eisfeld und Coburg?
2. Wie hoch sind die Um- und Neubaukosten für die Trasse und wie ist der Trassenverlauf geplant?
3. Ist der Landesregierung bekannt, ob in Coburg ein ICE-Halt eingerichtet wird?
4. Unterstützt die Landesregierung im Interesse Südthüringens die Bemühungen der Stadt Coburg für die Einrichtung eines ständigen ICE-Halts?
5. Falls ja, wurden diesbezüglich Kontakte zu Entscheidungsträgern in Oberfranken und München geknüpft und welchen Stellenwert hat, nach Kenntnis der Landesregierung, eine Schienenverbindung zwischen Südthüringen und Coburg für die Entscheidungsträger in Oberfranken und Bayern?
6. Falls die Landesregierung den ICE-Halt Coburg nicht unterstützt, wo sieht sie den Vorteil des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE) 8.1 für Südthüringen?
7. Falls die Deutsche Bahn (DB) AG keinen Takt-Halt in Coburg plant, wie will die Landesregierung der zu erwartenden Verschlechterung der Erreichbarkeit Südthüringens entgegenwirken?
8. Welche Zahlen für Aus-, Ein- bzw. Umsteiger werden der Landesregierung von der DB AG genannt, um einen ICE-Halt wirtschaftlich zu rechtfertigen?
9. Welches zusätzliche Umsteigerpotenzial, insbesondere aus Südthüringen, lässt sich nach Erkenntnissen der Landesregierung durch den Lückenschluss der Werrabahn zwischen Eisfeld und Coburg, am Bahnhof Coburg erzielen?

10. Inwieweit wurden bereits Gutachten zur Wirtschaftlichkeit der Strecke in Auftrag gegeben und falls dies der Fall ist, wie ist deren Stand?
11. Welches Verkehrsbedürfnis sieht die Landesregierung für die Region Hildburghausen–Eisfeld von und nach Erfurt derzeit und nach der Inbetriebnahme des VDE 8.1?
12. Welche Auswirkungen hat die Inbetriebnahme der Neubaustrecke VDE 8.1 auf die Taktknoten in Südthüringen, insbesondere auf Grimmenthal, Meiningen, Zella-Mehlis, Wernshausen und Sonneberg?
13. Welche Pendlerzahlen gibt es für den Raum Südthüringen: Meiningen, Suhl, Hildburghausen, sowie den Raum Sonneberg/Neuhaus in die Regionen Coburg, Lichtenfels, Bamberg und Nürnberg?
14. Welche Standortvorteile für die Industrie erwartet die Landesregierung durch die zusätzlichen Schienenanbindungen zwischen Südthüringen und Bayern?
15. Welche Auswirkung hat ein möglicher Schienengüterverkehr auf der Werrabahn zwischen Nürnberg–Coburg–Eisenach auf den Industriestandort Südthüringen und das Entstehen dringend benötigter Arbeitsplätze, auch vor dem Hintergrund generell steigender Energiepreise und dem Weißbuch der EU-Kommission zum Verkehr?

Das **Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 31. Mai 2011 wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

Nach Kenntnis der Landesregierung hat bisher kein Eisenbahninfrastrukturunternehmen Interesse an der Wiederherstellung bzw. Errichtung der genannten Eisenbahnverbindungen bekundet.

Zu 2.:

Nach der im Jahr 2009 von der Stadt Coburg und dem Landkreis Coburg beauftragten Machbarkeitsstudie zum Lückenschluss der Werrabahn verläuft die Vorzugsachse durch das Lautertal über die alte Werrabahntrasse bei Görtsdorf. Für diese Variante wurden Investitionskosten in Höhe von 103,4 Millionen Euro prognostiziert.

Zu 3.:

nein

Zu 4.:

ja

Zu 5.:

Die Landesregierung hat mehrfach Kontakte zu Entscheidungsträgern in Bayern aufgenommen.

Die bestehende Schienenverbindung zwischen Südthüringen und Coburg, konkret die Strecke Sonneberg–Coburg, hat nach Kenntnis der Landesregierung einen hohen Stellenwert für die Entscheidungsträger in Bayern.

Zu 6.:

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

Zu 7.:

Der Landesregierung ist keine Entscheidung der Deutschen Bahn AG bekannt, ob sie ab Ende 2017 den Bahnhof Coburg mit vertakteten ICE-Leistungen bedienen wird. Sollte die Deutsche Bahn AG keinen Halt in Coburg planen, würde sich gegenüber dem Status quo zumindest keine Verschlechterung der Erreichbarkeit Südthüringens ergeben, da diese Region weiterhin mit vertakteten SPNV-Angeboten an die Knoten Würzburg, Eisenach und Erfurt angeschlossen bleibt. Sonneberg ist dicht vertaktet über Coburg an die ICE-Halte Bamberg und Nürnberg angebunden.

Zu 8.:

Hierzu liegen der Landesregierung keine Informationen vor.

Zu 9.:

Hinsichtlich des zusätzlichen Umsteigerpotenzials am Bahnhof Coburg liegen der Landesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor. Ausweislich der in der Antwort zu Frage 2 genannten Machbarkeitsstudie ist, bei einer Umsetzung der Vorzugsvariante zwischen Eisfeld und Coburg, ein mittleres Fahrgastpotenzial von ca. 750 Fahrgästen pro Tag zu erwarten.

Zu 10.:

Die Landesregierung hat kein Gutachten zur Wirtschaftlichkeit der Strecke in Auftrag gegeben.

Zu 11.:

Zur Abschätzung des Verkehrsbedürfnisses zwischen der Region Hildburghausen-Eisfeld und Erfurt können die Pendlerbeziehungen herangezogen werden. Erhebungen der Bundesagentur für Arbeit für den Landkreis Hildburghausen aus dem Jahr 2009 zeigen, dass 63 Personen von Erfurt nach Hildburghausen und 364 Personen von Hildburghausen nach Erfurt pendeln. Die Landesregierung geht davon aus, dass sich das Verkehrsbedürfnis in dieser Relation nach Inbetriebnahme der ICE-Neubaustrecke nicht wesentlich ändern wird.

Zu 12.:

Die Angebote des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in den genannten Taktknoten orientieren sich an den überregionalen Taktknoten, z. B. in Erfurt, Bamberg, Eisenach und Würzburg. Insofern werden durch veränderte Fahrlagen des Fernverkehrs nach Inbetriebnahme der ICE-Neubaustrecke auch die genannten Taktknoten entsprechend angepasst. Die konkreten Änderungen werden jedoch erst im Rahmen der Fahrplanaufstellung Anfang des Jahres 2017 festgelegt.

Zu 13.:

Aussagen zu Pendlern können der Statistik der Bundesagentur für Arbeit entnommen werden. Diese ermittelt für sozialversicherungspflichtig Beschäftigte die Abweichung zwischen (Haupt-)Wohnsitz und gemeldetem Arbeitsort.

Der in der Frage genannte Raum Südthüringen deckt sich im Wesentlichen mit dem Gebiet der Agentur für Arbeit Suhl (Stadt Suhl, Landkreise Schmalkalden-Meiningen, Hildburghausen, Sonneberg sowie die Gebiete der Altkreise Ilmenau und Bad Salzungen). Dieses Gebiet weist grundsätzlich die höchsten Auspendlerzahlen aller Agenturen für Arbeit in Thüringen auf.

Für die Agentur für Arbeit Suhl sind im Jahr 2009 Pendlerverflechtungen insbesondere in die Gebiete der Agenturen für Arbeit Coburg (zu welcher auch Lichtenfels gehört, 11 516 Auspendler) und Schweinfurt (4 661 Auspendler) zu verzeichnen. In das Gebiet der Agentur für Arbeit Nürnberg pendeln demgegenüber lediglich 757 Südthüringer aus. Weitere Gebiete der Agenturen für Arbeit in Franken (z. B. Bamberg) liegen weit unter diesem Wert. In der Gegenrichtung wurden 2009 aus dem Raum Coburg 2 458 und aus dem Gebiet der Agentur für Arbeit Schweinfurt 798 Einpendler registriert. Die Pendlerbewegungen in die Gebiete der anderen Agenturen für Arbeit in Franken (z. B. Nürnberg und Bamberg) liegen weit unter diesen Werten. Für eine genauere regionale Betrachtung werden aufgrund der unscharfen regionalen Abgrenzung der Fragestellung im Folgenden exemplarisch die Verflechtungen der Städte Hildburghausen, Meiningen, Neuhaus, Sonneberg und Suhl mit den Städten Bamberg, Coburg, Lichtenfels und Nürnberg tabellarisch dargestellt.

Wohnort	Arbeitsort			
	Bamberg	Coburg, Stadt	Lichtenfels, Stadt	Nürnberg, Stadt
Hildburghausen, Stadt	x	263	x	21
Meiningen, Stadt	x	10	x	19
Neuhaus am Rennweg, Stadt	x	34	x	x
Sonneberg, Stadt	39	590	56	36
Suhl, Stadt	x	81	x	50

Arbeitsort	Wohnort			
	Bamberg, Stadt	Coburg, Stadt	Lichtenfels, Stadt	Nürnberg, Stadt
Hildburghausen, Stadt	x	19	x	x
Meiningen, Stadt	x	x	x	x
Neuhaus am Rennweg, Stadt	x	x	x	x
Sonneberg, Stadt	10	104	25	x
Suhl, Stadt	x	x	x	x

x = 0 bis <10 (Datenschutz)

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Ein- und Auspendlern, Stand: 2009

Zu 14.:

Wegen der unklaren Trassierung einer möglichen zusätzlichen Schienenverbindung sind der Landesregierung derzeit keine konkreten Aussagen möglich.

Zu 15.:

Auf die Antwort zu Frage 14 wird verwiesen.

Carius
Minister