Kleine Anfrage

der Abgeordneten Schubert (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr

Ausbau der Strecke Erfurt–Nordhausen

Die **Kleine Anfrage 1833** vom 23. September 2011 hat folgenden Wortlaut:

Die Bahnstrecke von Erfurt bis zum Abzweig Wolkramshausen soll in den kommenden Jahren grundhaft erneuert und ausgebaut werden. Die Ertüchtigung der Strecke führt zu einer Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in der Region Nordthüringen. Auch die Attraktivität des Nahverkehrs, insbesondere für Pendlerinnen und Pendler von und nach Erfurt, erhöht sich damit.

Um den Nahverkehr entlang der Strecke sowie in Nordhausen entsprechend ausrichten zu können, ist dieser auf eine langfristige und sichere Planungsgrundlage angewiesen.

Wünschenswert wäre deshalb eine frühzeitige Zusammenarbeit aller Aufgabenträger, um ein integriertes Konzept verwirklichen zu können.

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche konkrete (Zeit-)Planung sieht das Land und die Bahn für die Ertüchtigung der Strecke Erfurt–Nordhausen vor? Wann ist mit dem Baubeginn zu rechnen? Welche Projektabschnitte sind wann für den Ausbau vorgesehen?
2. Wurden bereits Planungsvereinbarungen mit dem Streckenbetreiber DB Netz AG geschlossen? Wenn ja, was beinhalten diese?
3. Wird es neben der Ertüchtigung der Bahnstrecke weitere Baumaßnahmen, beispielsweise an sicherungstechnischen Anlagen, Bahnübergängen, Bahnsteigen o.ä., geben? Inwieweit wird ein barrierefreier Zugang zu den Zügen ermöglicht?
4. Mit welchen Investitionskosten wird bei der Ertüchtigung der Strecke Erfurt–Nordhausen gerechnet? Welche Kosten entfallen dabei auf die Bahn, den Bund bzw. das Land?
5. Welche Streckenhöchstgeschwindigkeit ist nach der Ertüchtigung für die Strecke Erfurt–Nordhausen vorgesehen?
6. Wie haben sich die Fahrgastzahlen auf der Strecke Erfurt–Nordhausen seit dem Jahr 2000 entwickelt? Mit welchen Zahlen rechnet die Landesregierung nach Ertüchtigung der Strecke?
7. Die Fahrzeit von Erfurt nach Nordhausen soll nach Ertüchtigung der Strecke weniger als eine Stunde betragen. Fallen durch die Verkürzung der Fahrzeit Haltepunkte, insbesondere in kleineren Orten, weg?

8. Ab wann wird es für die Bahnfahrerinnen und Bahnfahrer möglich sein, in weniger als einer Stunde zwischen Erfurt und Nordhausen zu verkehren?
9. Welche Bahnhöfe in Nordthüringen sollen nach Abschluss der Bauarbeiten als Knotenbahnhöfe dienen?
10. Auf welchen Bahnhöfen und Betriebsstellen finden Spurplanbereinigungen bzw. Rückbauten statt? Welche Kapazität ergibt sich daraus nach dem Streckenausbau gegenüber dem Status quo?
11. Auf welchen Bahnhöfen und Betriebsstellen existieren heute noch Freiladegleise? Auf welchen Bahnhöfen und Betriebsstellen entfallen Freiladegleise oder andere Anlagen, die heute für den Schienengüterverkehr genutzt werden können?
12. Auf welchen Bahnhöfen bzw. Betriebsstellen können heute Zugkreuzungen stattfinden und wo ist dies nach dem Streckenausbau noch möglich? Entfallen künftig Kreuzungsbahnhöfe? Wenn ja, welche Kreuzungsbahnhöfe sollen aufgelassen werden?
13. Gibt es derzeit Parallelverkehre im Bereich der Strecke Erfurt–Nordhausen?
14. Wie wird eine optimale Verknüpfung von Bahn- und Busverbindungen entlang der Strecke erreicht?
15. Welche Maßnahmen gab es und welche Planungen gibt es von Seiten der Landesregierung, die Anschlüsse zwischen Stadtverkehr und Bahnverkehr in Nordhausen zu verbessern?

Das **Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 9. November 2011 wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

Die Strecke Erfurt–Nordhausen soll in den kommenden Jahren in fünf Projektabschnitten von Norden nach Süden ertüchtigt werden. Die Bahn hat den Baubeginn im Projektabschnitt eins (Wolkramshausen–Sondershausen) für das 3. Quartal 2014 geplant. Im gegenwärtigen Stand der Planung sind noch keine verlässlichen Aussagen zum weiteren Bauablauf möglich.

Zu 2.:

Die zwischen dem Freistaat und der DB Netz AG geschlossene Planungsvereinbarung beinhaltet die Grundlagenermittlung und Vorplanung für die Gesamtmaßnahme.

Zu 3.:

Die Gesamtmaßnahme umfasst im Wesentlichen neben der Ertüchtigung des Oberbaus auch den Neu- bzw. Umbau von Leit- und Sicherungstechnik, Bahnübergangssicherungsanlagen und Ingenieurbauwerken. Der barrierefreie Zugang zu den Zügen wird im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften angestrebt.

Zu 4.:

Nach gegenwärtigem Planungsstand (Kostenschätzung) sollen 70 Millionen Euro Gesamtkosten anfallen, die vorwiegend durch Bundesmittel und den entsprechenden Eigenmittelanteil der Eisenbahninfrastrukturunternehmen gedeckt werden. Landesmittel sind nicht geplant.

Zu 5.:

Es wird eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 120 km/h geplant.

Zu 6.:

Nachfolgend sind die verfügbaren streckenbezogenen Fahrgastzahlen dargestellt:

Anzahl Einsteiger	Jahr					
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
pro mittleren Tag (Montag - Sonntag)	1.500	1.400	1.300	1.300	1.400	1.600

Anzahl Einsteiger	Jahr					
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
pro mittleren Schultag (Montag - Freitag)	1.700	1.700	1.600	1.500	1.700	1.800

Nach Ertüchtigung der Strecke rechnet die Landesregierung mit Fahrgaststeigerungen, da sich die Anbindung der Städte Nordhausen und Sondershausen an die Landeshauptstadt Erfurt infolge kürzerer Reisezeiten verbessern wird. Darüber hinaus wird diese Strecke als Zu- und Abbringer zum neuen ICE-Knoten Erfurt fungieren und damit erschließende Funktionen für den Nordthüringer Raum und darüber hinaus übernehmen.

Zu 7.:

Der Schienenpersonennahverkehr übernimmt als Massenverkehrsmittel die Erschließung größerer Siedlungsräume. Der Bus hingegen übernimmt die flächenmäßige Feinerschließung und stellt den Anschluss in den Knotenbahnhöfen zum Schienenpersonennahverkehr her.

Um die größeren Orte schnell und leistungsfähig an den künftigen Fernverkehrsknoten Erfurt anzubinden, kann der Entfall von einzelnen, sehr schwach frequentierten Haltepunkten nicht ausgeschlossen werden. Aufgrund des Planungsstands sind hierzu keine Angaben möglich.

Zu 8.:

Nach Abschluss der Bauarbeiten und Inbetriebnahme der Gesamtstrecke wird dies möglich sein. Konkrete Aussagen können erst erfolgen, wenn die Gesamtfinanzierung der Investitionsmaßnahme gesichert ist. Diese wird gegenwärtig noch geprüft.

Zu 9.:

Die Bahnhöfe Nordhausen, Wolframshausen, Sondershausen, Greußen und Kühnhausen sollen als Knotenbahnhöfe zur Verknüpfung von Linien des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) untereinander bzw. des SPNV mit dem Straßenpersonennahverkehr dienen.

Zu 10.:

Es werden alle heute vorhandenen Kreuzungsbahnhöfe auch künftig als Kreuzungsbahnhöfe erhalten bleiben. Im Zuge des Streckenausbaus werden abschnittsweise Geschwindigkeitserhöhungen erzielt. Ebenso werden sich die Abläufe in den Bahnhöfen durch den Einsatz moderner elektronischer Stellwerkstechnik verkürzen. Aus diesen Gründen wird es eine leichte Kapazitätserhöhung gegenüber dem Status quo geben.

Zu 11.:

Freiladegleise existieren heute und künftig nur auf dem Bahnhof Sondershausen. Die Belange des Schienengüterverkehrs werden beim Streckenausbau berücksichtigt.

Zu 12.:

Zugkreuzungen können zurzeit in den Bahnhöfen Wolframshausen, Kleinfurra, Sondershausen, Hohenebra, Wasserthaleben, Greußen, Straußfurt, Ringleben–Gebesee, Kühnhausen, Erfurt–Gispersleben und Erfurt Nord stattfinden.

Die Landesregierung stellt keine konkreten Anforderungen an den Erhalt bestimmter Kreuzungsbahnhöfe. Maßgeblich sind die qualitativ hochwertige sowie zuverlässige Umsetzung des bestellten Betriebsprogramms und die optimale Einbindung der Strecke in den Fernverkehrsknoten Erfurt. Die Entscheidung, welche Kreuzungsbahnhöfe hieraus ableitend erhalten und ausgebaut werden müssen, trifft der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur.

Zu 13.:

Es gibt derzeit keine zum SPNV konkurrierende Busparallelverkehre zwischen Erfurt und Nordhausen. Auf Teilstrecken verkehrende Busverkehre (Relationen Erfurt–Straußfurt sowie Greußen–Sondershausen) stellen keinen Parallelverkehr dar, da sie im Wesentlichen Unterwegs-Orte mit anderen Einzugsbereichen bedienen, die über keinen SPNV-Anschluss verfügen.

Zu 14.:

Die optimale Verknüpfung von Bus und Bahn entlang der Bahnstrecke Erfurt–Nordhausen wird erreicht durch

- Schaffung und Förderung der baulichen Voraussetzungen an den Verknüpfungspunkten,
- Abstimmung der Fahrpläne zwischen den zu verknüpfenden Linien,
- Maßnahmen zur tariflichen Integration der verknüpften Verkehrsmittel (z. B. im Verbundtarif Mittelthüringen) sowie integrierte Fahrgastinformations- und Marketingmaßnahmen.

Zu 15.:

Eine Maßnahme der Landesregierung zur Verbesserung der Verknüpfung des ÖPNV in Nordhausen war die Förderung des Ausbaus des Bahnhofvorplatzes in Nordhausen. Weiterhin wurde das Fahrplankonzept des Landes für den SPNV in den vergangenen Jahren konsequent so weiterentwickelt, dass die Züge der Strecke Erfurt–Nordhausen und weiterer SPNV-Linien soweit wie möglich in den Taktknoten Nordhausen eingebunden sind. Damit wurde nicht nur die Verknüpfung der Angebote auf der Schiene untereinander ermöglicht, sondern auch eine wesentliche Voraussetzung für die Herstellung günstiger Anschlüsse zum und vom Stadtverkehr geschaffen.

Carius
Minister