

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Meyer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr

Bahnanbindung der Stadt Weimar ab 2015

Die **Kleine Anfrage 2673** vom 26. Oktober 2012 hat folgenden Wortlaut:

Nach Presseberichten bzw. Meldungen auf der Webseite des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr (TMBLV) soll Weimar künftig eine S-Bahn-ähnliche Anbindung an den Fernverkehr bekommen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie sehen die konkreten Planungen des TMBLV bzw. der durchführenden Bahnunternehmen nach Wissen des TMBLV dazu aus? Welche Veränderungen werden sich ab wann für die Anbindung von Weimar nach Erfurt ergeben? Welche Veränderungen werden sich in Richtung Jena und Gera für Weimar ergeben?
2. Wie verändern sich die Taktzeiten für Weimar in der Relation nach Erfurt konkret? Mit welcher Art von Zügen (Wagentyp; Diesel oder elektrisch; Kapazität eines Zuges; Fahrradmitnahme etc.) wird geplant?
3. Wie lange werden dann die Umsteigezeiten in Erfurt sein? Mit wie viel Aufenthalt muss in Erfurt für Bahnreisen nach Berlin, Frankfurt, München oder Dresden planmäßig gerechnet werden?
4. Wie lange werden die Aufenthaltszeiten in Erfurt für den Nahverkehr in Richtung Eisenach, Nordhausen und Ilmenau sein?
5. Wie verändern sich mit den Planungen des TMBLV die Fahrtzeiten Richtung Leipzig, Berlin, München und Frankfurt/Main, aus Weimar kommend?
6. Wie viele und welche Art von Fernzügen werden auf welcher Relation ab 2015 bzw. 2017 in Weimar halten?
7. Wie finanziert die Landesregierung die neuen Nahverkehrsverbindungen u. a. zur besseren Anbindung der Stadt Weimar ab 2015, die als Kompensation der wegfallenden Fernverbindungen dienen sollen? Kann die Landesregierung ausschließen, dass diese als schnelle Nahverkehrsleistung, wenn sie aus den Regionalisierungsmitteln finanziert wird, zu Angebotseinschränkungen im sonstigen Thüringer Schienenpersonennahverkehr-Netz führt?

Das **Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 13. Dezember 2012 wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

Zum Jahresfahrplan 2015/2016 werden durch den Freistaat Thüringen zusätzlich zum bestehenden Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) stündliche Expresszug-Leistungen auf der Strecke Erfurt–Weimar–Apolda–Halle bzw. Leipzig bestellt. Damit wird sich das Expresszugangebot zwischen Weimar und Erfurt ab Dezember 2015 verdoppeln. Je Stunde verkehren dann zwei Expresszuglinien sowie weiterhin ein Regionalzug.

Auf der Mitte-Deutschland-Verbindung sollen nach Fertigstellung der weiteren Ausbaumaßnahmen ab 2015/2016 zusätzliche Expresszüge verkehren, so dass der Takt zwischen Erfurt und Weimar weiter verdichtet wird.

Zu 2.:

Mit Einführung der neuen Expresszugverbindungen werden die heute vorhandenen Taktlücken von bis zu 46 Minuten geschlossen. Künftig werden zwischen Erfurt und Weimar, unter Berücksichtigung von Verdichtungsleistungen, Taktzeiten im Nahverkehr von zehn bis 20 Minuten erreicht.

Die ab 2015/2016 im Rahmen der Vergabe des E-Netzes "Saale-Thüringen-Südharz" zum Einsatz kommenden Züge verkehren mit modernen elektrischen Triebwagen, die entsprechend der Nachfrage in Mehrfachtraktion über bis zu 270 Sitzplätze und bis zu 18 Fahrradstellplätze verfügen.

Im Regionalexpress-Verkehr auf der Strecke Erfurt–Weimar–Jena–Gera kommen auch weiterhin dieselgetriebene Neigetechniktriebwagen der Baureihe 612 zum Einsatz, um den vorgegebenen Fahrplan und die darin hinterlegten Umsteigebeziehungen einhalten zu können. Ein Triebwagen der Baureihe 612 hat eine Kapazität von 138 Sitzplätzen und ca. sechs Fahrradstellplätzen. Die Züge auf den Regionalexpress-Linien 1 und 3 verkehren überwiegend in Doppel- und Dreifachtraktion.

Zu 3.:

Ziel der Landesregierung ist es, die Umsteigezeit in Erfurt möglichst optimal zu gestalten.

Nach derzeitigem, noch unverbindlichem, Planungsstand der DB Fernverkehr AG und der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH ist bei Bahnreisen von Weimar nach Frankfurt bzw. Dresden eine Übergangszeit in Erfurt Hbf von ca. zehn Minuten und von Weimar nach Berlin bzw. München von ca. zehn bis 15 Minuten vorgesehen. Die konkreten Fahrlagen müssen von den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Rahmen der Erstellung des Jahresfahrplans für das Jahr 2018 beim Eisenbahninfrastrukturbetreiber angemeldet und von diesem geprüft und bestätigt werden.

Zu 4.:

Zwischen Weimar und Eisenach werden auch weiterhin stündlich durchgehende Regionalzüge verkehren, so dass keine Notwendigkeit des Umsteigens besteht.

In Richtung Nordhausen sind Umsteigezeiten von ca. sechs Minuten bei einem bahnsteiggleichem Übergang vorgesehen.

In Richtung Ilmenau beträgt die Übergangszeit sieben bis 15 Minuten, in Abhängigkeit der gewählten Stunde des Ilmenauer Zuges, wobei sich die Reisezeit zwischen Weimar und Ilmenau durch die Einführung der neuen Expresszug-Linien Leipzig–Weimar–Erfurt bzw. Halle–Weimar–Erfurt insgesamt um ca. 20 Minuten verkürzt.

Zu 5.:

Bezüglich der Veränderungen bei den Reisezeiten kann zum jetzigen Zeitpunkt lediglich auf unverbindliche Planungsstände verwiesen werden, die die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH anhand von Prognosebetrachtungen sowie Informationen der DB Fernverkehr AG ermittelt hat. Diese können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

Start	Ziel	Fahrzeit Ziel 2017	Fahrzeit 2012
Weimar	Berlin	2:17*	2:27
Weimar	Frankfurt	2:35	2:42
Weimar	Leipzig	1:02	1:17
Weimar	München	2:50	4:46**

* über Halle (Saale)

** über Fulda

Zu 6.:

Der Schienenpersonenfernverkehr in Deutschland ist - entgegen dem Schienenpersonennahverkehr, für den die Länder zuständig sind - eigenwirtschaftlich zu betreiben.

Die Landesregierung setzt sich dafür ein, dass auch nach Verlagerung der vertakteten Fernverkehrszüge auf die ICE-Neubaustrecke in Weimar ein Fernverkehrsangebot vorgehalten wird. Hierzu führt die Landesregierung entsprechende Gespräche mit der DB Fernverkehr AG sowie den insgesamt betroffenen Kommunen.

Zu 7.:

Die Finanzierung der SPNV-Leistungen zwischen Weimar und Erfurt, einschließlich der geplanten Leistungsausweitung, erfolgt aus dem Landeshaushalt. Die entsprechenden Mittel erhält der Freistaat Thüringen aus den Zuweisungen gemäß § 5 Regionalisierungsgesetz.

Die Planungen der Landesregierung berücksichtigen u. a. nachfragebedingte Anpassungen des Nahverkehrssystems sowie die im Rahmen von Vergabeverfahren erzielten Einsparungen, so dass bei gleichbleibenden Rahmenbedingungen keine Streckenabbestellungen im sonstigen SPNV-Netz erforderlich werden.

Carius
Minister