

	Antrags-Nr.	
	0448-AT/2020	

Antrag

Herr Joachim West
Vorsitzender der B90/Die Grünen-Stadtratsfraktion

Betreff
Antrag der B90/Die Grünen - Stadtratsfraktion - 15 Minuten Regio-S-Bahn für die Thüringer Städtekette

Beratungsfolge	Sitzung	Sitzungstermin	
Ausschuss für Stadtentwicklung, Klima, Verkehr und Sport	Ö	08.03.2021	
Haupt- und Finanzausschuss	Ö	09.03.2021	
Stadtrat der Stadt Eisenach	Ö	16.03.2021	

I. Beschlussvorschlag

Der Stadtrat der Stadt Eisenach beschließt:

- 1. Der Eisenacher Stadtrat bittet die Landesregierung, im nächsten Thüringer Nahverkehrsplan ab 2022 für die Thüringer Städteachse einen regionalen Nahverkehr in der Qualität eines S-Bahn-Angebots mit 15-minütiger Taktfolge einzuplanen und diesen zügig umzusetzen.**
- 2. Der Oberbürgermeisterin wird beauftragt, in Kooperation mit ihren Amtskolleg*innen der Thüringer Städtekette daran mitzuwirken, dass deren Städte einen gleichlautenden Beschluss fassen. Gegenüber dem Landesgesetzgeber sollen die Oberbürgermeister*innen eine abgestimmte gemeinsame Kommunikation zu Gunsten der S-Bahn für die Thüringer Städtekette vereinbaren.**
- 3. Über den aktuellen Stand zum Beschluss und zur Vorbereitung einer 15 Minuten Regio-S-Bahn für die Thüringer Städtekette wird dem Stadtrat halbjährig berichtet.**

Hinweis:

Diese Bitte an die Landesregierung, für die Thüringer Städteachse einen regionalen Nahverkehr in der Qualität eines S-Bahn-Angebots mit 15-minütiger Taktfolge einzuplanen und umzusetzen, soll von den Städten Eisenach, Gotha, Erfurt, Weimar, Jena und Gera gemeinsam ausgesprochen werden. Daher wird dieser Beschlussinhalt parallel in den kommunalen Gremien dieser Städte eingereicht.

II. Begründung

Die Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV) als nachfragestärkste Strecke Thüringens ist inzwischen weitgehend zweigleisig ausgebaut. Die Elektrifizierung der Strecke zwischen Weimar und Gößnitz ist in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes aufgenommen und soll bis 2028 abgeschlossen werden. Bereits im letzten Nahverkehrsplan des Landes Thüringen wurde festgelegt, dass langfristig für die Städteachse ein S-Bahn-Angebot bereitgestellt werden soll.

Ziel eines dichten S-Bahn-Taktes ist die bestmögliche Verbindung der Städte der Thüringer Städtekette untereinander, die Verbesserung der Anbindung der Region an die Oberzentren und die generelle Verbesserung der Umsteigebeziehungen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) des Freistaates. Die verstärkte Einführung dezentraler regionaler Park and Ride-Systeme kann darüber hinaus zur Entlastung der Kfz-Zulaufstrecken sowie zur Entspannung der Parkraumsituation in den Oberzentren beitragen.

Ein S-Bahn-System auf der MDV ist daher mit Vorrang anzustreben um Synergien und neue Fahrgastpotentiale zu erschließen.

Durch eine Verbesserung der Taktfolge und damit des Angebotes entlang der Städtekette ließe sich der Anteil der Pendler*innen welche die Bahn nutzen weiter erhöhen. Dieser Anteil lag 2016 zwischen 15% auf der Relation Jena – Gera und 46% auf der Relation Erfurt – Weimar.

		Pendlerpotential auf dem Abschnitt	tatsächliche Bahn-Pendler (2016)
Eisenach	Gotha	≈ 3000	
Gotha	Erfurt	9.900	2.860
Erfurt	Weimar	10.100	4.700
Weimar	Jena	7.300	2.210
Jena	Gera	7.600	1.210

Im aktuell gültigen Nahverkehrsplan des Landes Thüringen wird eine S-Bahn mit folgenden charakteristischen Eigenschaften beschrieben (Zitat):

“

- dichte Taktung der Züge (15-min-Takt in den zentralen Bereichen)
- eigene Gleisanlage, insbesondere auf stark befahrenen Streckenabschnitten
- geringe Haltestellenabstände mit ausgeprägter Vernetzung mit dem ÖPNV an den Bahnhöfen und Haltepunkten
- barrierefreie Gestaltung der Zugangsstellen mit entsprechenden Dimensionen für einen schnellen Fahrgastwechsel
- leistungsstarke Triebzüge zur Gewährleistung von hohen Beförderungsleistungen (elektrischer Antrieb, hohe Beschleunigungswerte)
- z. T. abweichende Regelungen in der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung für Infrastruktur und Fahrzeuge

“

Durch die regionalen Gegebenheiten und die finanziellen Notwendigkeiten sind sicher nicht alle dieser Eigenschaften kurzfristig umsetzbar. Gleichwohl ist es wichtig die Verbesserung und den Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs in Thüringen deutlich schneller und umfangreicher zu realisieren als dies bislang vorgesehen ist.

Die Mobilitätssysteme auf Bundes-, Länder-, und Regionalebene befinden sich in einer Transformation hin zu einer deutlichen höheren Priorität für ökologische, teilhabegerechte und nachhaltige Mobilität. Ein zuverlässiger, schneller und gut vernetzter Schienenpersonennahverkehr mit hoher Taktfolge bildet dabei das Rückgrat bei der Verknüpfung der Thüringer Ballungszentren.

Ein mit einer S-Bahn einhergehender zusätzlicher positiver Effekt ist der verbesserte Anschluss an den Fernverkehr insbesondere im Zusammenhang mit dem ICE-Knoten in Erfurt. Insbesondere dem Wegfall von Fernverkehrsbeziehungen in Ostthüringen kann damit zumindest in begrenztem Maße begegnet werden. Eine Verkürzung von Umsteigebeziehungen und damit Reisezeitgewinne würden sich aus der Erhöhung der Taktfolge ergeben. Eine ähnliche Argumentation wurde zum Zeitpunkt der Entscheidung für einen ICE-Knoten in Erfurt auch von der Landesregierung und der Deutschen Bahn vertreten.

In verschiedenen einschlägigen Untersuchungen wurde bekanntermaßen nachgewiesen, dass für eine Stärkung des ÖPNV vor allem eine Verbesserung des Angebotes notwendig ist. Um mit einer S-Bahn Verbindung auf der Städtekette auch das Umland adäquat anzubinden, ist bei der Entwicklung der regionalen ÖPNV-Konzepte auch eine Netz- und Taktanpassung an die S-Bahn-Haltepunkte geboten. Entsprechende Umfeldmaßnahmen an den Haltepunkten, wie beispielweise Park & Ride-Systeme, die Erweiterung des Parkangebotes für PKW und Fahrräder, überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und auch die Möglichkeiten touristische Attraktionen der Stadt zu bewerben runden diese Entwicklungen ab.

In der Gesamtschau ist eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes ein maßgeblicher Aspekt, um den Treibhausgasausstoß im Verkehrsbereich zu verringern. Die Emissionen im Verkehr waren im Jahr 2015 fast so hoch wie 1990. Demgegenüber sind die Emissionen aller anderen Sektoren der Volkswirtschaft seit 1990 gesunken. Ohne die Dekarbonisierung des Verkehrs sind aber weder die nationalen Klimaschutzziele zu erreichen noch kann Deutschland seinen Beitrag zu den international vereinbarten Zielen beisteuern. Die Herausforderung lautet, den Verkehr bis 2050 klimaneutral zu organisieren.

Quellen:

- ÖPNV-Konzept der Stadt Jena
- 5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen
- Rahmenplan VMT
- Bundesagentur für Arbeit: Gemeindegroße Pendlerverflechtungen Stand 30.06.2016
- Agora Verkehrswende

Herr Joachim West
Vorsitzender der B90/Die Grünen-Stadtratsfraktion