

Titel der Drucksache:

15 Minuten Regio-S-Bahn für die Thüringer Städtekette

Drucksache

2161/20

Stadtrat

Entscheidungsvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt, Klimaschutz und Verkehr	24.11.2020	nicht öffentlich	Vorberatung
Stadtrat	16.12.2020	öffentlich	Entscheidung

Beschlussvorschlag

01

Der Erfurter 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.

02


Der Oberbürgermeister wird beauftragt, in Kooperation mit seinen 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.

03

Der Oberbürgermeister wird beauftragt zu evaluieren, ob und wenn ja, wo innerhalb des Stadtgebietes entlang der betroffenen Strecke weitere Haltestellen eingerichtet werden sollten, um den Nutzen der S-Bahn zu optimieren.

04

Über den aktuellen Stand zum Beschluss und zur Vorbereitung einer 15 Minuten Regio-S-Bahn für die Thüringer Städtekette wird dem Stadtrat halbjährig berichtet.

04.11.2020, gez. i. A. 

Datum, Unterschrift

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	2860
Erfurt	Weimar	10.100	4700
Weimar	Jena	7.300	2210
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.

Eine enge Verzahnung des S-Bahntaktes mit bestehenden Linien ist daher unabdingbar.

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-Haltestellen geboten. Entsprechende Umfeldmaßnahmen an den Haltestellen, wie beispielsweise 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.

Dabei ist darauf zu achten, dass der Nutzen von mehr Haltestellenpunkten gegenüber dem Nutzen schneller Fahrtzeiten abgewogen wird.

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

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.