

Antrag

der Fraktionen der CDU, des BSW und der SPD

Ostthüringen besser an den Schienenverkehr anbinden – Saalbahn stärken, Mitte-Deutschland-Verbindung be- schleunigen, Abkopplung verhindern

- I. Der Landtag stellt fest, dass
 1. eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur und gute Verkehrsverbindungen zentrale Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklung, gesellschaftliche Teilhabe und gleichwertige Lebensverhältnisse sind;
 2. die Stadt Jena, als international ausgerichtetes Wirtschafts- und Wissenschaftszentrum, die Stadt Gera, die Mittelzentren Saalfeld-Rudolstadt und Altenburg und der umliegende ländliche Raum Ostthüringen in besonderem Maße auf eine leistungsfähige, verlässliche und schnelle Schienenanbindung an internationale Flughäfen und zentrale Bahnhöfe angewiesen sind;
 3. Ostthüringen mit der Inbetriebnahme der Intercity-Express(ICE)-Neubaustrecke über die Stadt Erfurt gravierende Einbußen in der Fernverkehrsanbindung hinnehmen musste;
 4. als Kompensation ab dem Jahr 2024 die Einbindung in das Intercity(IC)-Netz der Deutschen Bahn AG geplant war, diese jedoch nicht wie vorgesehen umgesetzt wird;
 5. seit dem Fahrplanwechsel im Jahr 2024 eine Verbindung entlang der Saalbahn zwischen den Städten Leipzig, Naumburg, Jena und Rudolstadt nur noch mit Umstiegen gewährleistet ist;
 6. der Landtag im Doppelhaushalt 2026/2027 jeweils zehn Millionen Euro zur Bestellung von weiteren Express-Verkehren auf der Saalbahn bereitgestellt hat, diese Mittel jedoch bislang nicht eingesetzt werden konnten;
 7. der Freistaat Thüringen überregionale Anbindungsbedürfnisse per Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als Kompensation für fehlenden Fernverkehr nur dann befriedigen kann, wenn grenzüberschreitende Verbindungen wie Leipzig – Jena – Saalfeld/Saale – Nürnberg, Leipzig – Gera – Saalfeld/Saale – Nürnberg und Gera – Hof – Nürnberg von allen beteiligten Ländern mitgetragen werden;
 8. entsprechender zusätzlicher Schienenpersonennahverkehr zu erheblichen Mehrkosten für den Freistaat Thüringen und die beteiligten benachbarten Länder führen würde;
 9. der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) entsprechend den Vorgaben des Bundes eigenwirtschaftlich zu erbringen ist und der Freistaat Thüringen trotz erheblichen eigenen Engagements keinen unmittelbaren Einfluss auf Linienführung, Halte, Taktdichte, Fahrzeugeinsatz oder Tarife hat;

10. für den Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung alle auch politisch möglichen Schritte durch die Landesregierung eingeleitet worden sind und das Thema in höchster Dringlichkeit vom Bund zu entscheiden ist;
11. die Landesregierung die mit der Stadt Jena in der Vergangenheit geführten Gespräche zur baulichen Ausgestaltung des IC-Knotens Jena noch nicht weitergeführt hat, obwohl Studien vorliegen, die einen verkehrlichen Nutzen für die Region bestätigen.

II. Die Landesregierung wird gebeten,

1. darauf hinzuwirken, dass Ostthüringen in der Weiterentwicklung bundesweiter Planungen und Konzepte nicht benachteiligt wird und die Region eine verbindliche Perspektive für leistungsfähige Fernverkehrsangebote, insbesondere nach Berlin und Frankfurt am Main, erhält;
2. sich mit Nachdruck auf Bundesebene – auch im Zusammenwirken mit weiteren betroffenen Ländern – dafür einzusetzen, eine nachhaltige Lösung für einen verlässlichen Schienenpersonenfernverkehr auf der sogenannten Saalbahn und der Mitte-Deutschland-Verbindung herbeizuführen;
3. die im Doppelhaushalt 2026/2027 bereitgestellten Mittel in Höhe von jeweils zehn Millionen Euro für die Bestellung eines zusätzlichen SPNV-Verkehrsangebots auf der Saalbahn einzusetzen, um die aktuelle Situation rasch und wirksam zu verbessern;
4. sich hierzu umgehend mit geeigneten Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie den benachbarten Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs abzustimmen und dem zuständigen Ausschuss des Landtags bis zum 11. Juni 2026 über den Stand der Verhandlungen und die weiteren Schritte Bericht zu erstatten;
5. diese Verkehre aufrechtzuerhalten und in den Folgeverträgen unter Beachtung des Schienenpersonenfernverkehrs auf der Saalbahn und der Mitte-Deutschland-Verbindung zu berücksichtigen;
6. sich gegenüber dem Bund mit Nachdruck dafür einzusetzen, dass die Finanzierungsvereinbarung für den Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung zeitnah im Jahr 2026 abgeschlossen wird;
7. sicherzustellen, dass die laufende Ausschreibung für das „TEN – Thüringer Elektronetz“ schnellstmöglich abgeschlossen wird;
8. im Rahmen des Thüringer Mobilitätsnetzwerks die Gespräche zum regionalen Drehkreuz Ostthüringens in Jena gemeinsam mit der Stadt Jena neu aufzunehmen und die Arbeitsgruppe zur Ausgestaltung dessen schnellstmöglich einzurichten und dabei aktuelle Überlegungen für die Verkehrsführung im Jenaer Raum zu berücksichtigen.

Begründung:

Ostthüringen ist ein zentraler Wirtschafts-, Wissenschafts- und Lebensraum Thüringens. Zwei der drei Oberzentren des Freistaats liegen in dieser Region. Die Stadt Jena nimmt dabei auf Landes- wie auf Bundesebene eine herausragende Rolle ein: Als einer der wenigen ostdeutschen Entwicklungskerne trägt dieser Raum entscheidend zur Landesentwicklung bei, indem auf der Grundlage international sichtbarer Wissenschaft und der Ausbildung hervorragender Fachkräfte hochwertige Arbeitsplätze geschaffen und Wertschöpfung generiert wird. Die Wirtschafts- und Wissenschaftslandschaft ist in hohem Maße internationalisiert und zugleich bahnaffin; für ihre Attraktivität und Funktionsfähigkeit ist sie auf eine mit anderen Standorten konkurrenzfähige überregionale und internationale Erreichbarkeit angewiesen.

Tatsächlich verschlechtert sich jedoch die verkehrliche Anbindung Ostthüringens, insbesondere Jenas sowie von Saalfeld/Saale und Gera, seit Jahren. Im Jahr 2017 sind mit der Inbetriebnahme der ICE-Neubaustrecke über Erfurt die umsteigefreien Fernverkehrsverbindungen nach Berlin, Nürnberg und München nahezu vollständig entfallen. Zum Fahrplan 2024 hat das Land die als Übergangslösung bestellten umsteigefreien Regionalexpress-Verkehre von Jena nach Nürnberg und Halle/Saale eingestellt. Die im Jahr 2024 in geringem Umfang wieder aufgenommene IC-Verbindung Leipzig–Nürnberg ist unter den gegebenen Rahmenbedingungen – insbesondere dem Deutschlandticket – nicht tragfähig und wurde zum Fahrplan 2026 auf zwei Zugpaare reduziert. Im Verlauf des Jahres 2026 werden die IC-Leistungen in Richtung Ruhrgebiet und das letzte ICE-Zugpaar dauerhaft entfallen. Jena verliert damit im Jahr 2026 insgesamt 14 der noch verbliebenen 20 täglichen Fernzughalte. Im Tagverkehr wird kein internationaler Großflughafen mehr umsteigefrei erreicht. Im schnellen Regionalexpress-Netz werden überregional nur noch Leipzig und Glauchau in einem Zweistundentakt umsteigefrei angebunden. Selbst die durchgehende Verbindung Glauchau–Göttingen wird in Zukunft aufgrund der Elektrifizierungslücke Gotha–Leinefelde in Gera beziehungsweise Erfurt gebrochen werden.

Die mit dem Verlust des ICE-Halts verbundenen strukturellen Herausforderungen waren der Landesregierung frühzeitig bekannt. In der im Auftrag der Landesregierung erstellten „Gunstraumstudie Thüringer ICE-Knoten“ wurde bereits im Jahr 2017 durch das Unternehmen Prognos AG festgestellt, dass die Stadt Jena „... dringend Unterstützung benötigt, um die erforderlichen strukturellen Umstellungen, die mit dem Verlust des ICE-Halts verbunden sind, kurzfristig zu meistern“. In Reaktion hierauf hatte das Land neben den geplanten IC-Linien den Bau eines neuen Zentralbahnhofs angekündigt und hierfür den Lenkungskreis „IC-Knoten Ostthüringen in Jena“ eingesetzt.

Dieser Lenkungskreis hat zwei vertiefende Untersuchungen beauftragt. Die erste Studie („Variantenuntersuchung eines IC-Knotens Ostthüringen in Jena“, Fachhochschule Erfurt, 2019) verglich die Vor- und Nachteile eines neu zu errichtenden Zentralbahnhofs in Jena-Burgau mit der bestehenden Bahnhofssituation. Sie kam zu dem Ergebnis, das dezentrale Bahnhofssystem beizubehalten und die bestehenden Defizite im Jenaer Bahnhofssystem zu beseitigen. Vorgeschlagen wurden unter anderem die Prüfung einer neuen Gleisgeometrie in Jena-Göschwitz sowie die Errichtung eines neuen SPNV-Haltepunkts in Jena-Burgau. Eine Untersuchung von Fahrplanlagen und Übergängen berücksichtigte diese Studie noch nicht.

Die zweite Untersuchung („Fahrplankonzept zur Integration des SPNV Ostthüringens in die Deutschland-Takt-Studie“, iRFP – Institut für Regional- und Fernverkehrsplanung, 2020) untersuchte auf Basis eines Deutschlandtakt-konformen Fahrplankonzepts die Standorte Jena-Göschwitz und Jena-Burgau fahrplantechnisch und infrastrukturell und stellte fest, dass der Standort Jena-Burgau die bessere verkehrliche Wirkung entfalten würde.

Im dritten Bahngespräch „IC-Knoten Ostthüringen“ am 22. Februar 2024 wurde deshalb vereinbart, eine Unterarbeitsgruppe zu bilden, die auf Basis der bereits vorliegenden Gutachten eine Entscheidungsgrundlage vorlegen sollte, in der „unter Beachtung verkehrlicher, infrastruktureller, raumordnerischer, fiskalischer und weiterer relevanter Aspekte“ die Frage beantwortet wird, ob ein neuer Verknüpfungsbahnhof Jena-Bur-

gau zu etablieren oder die bestehende Infrastruktur weiter zu ertüchtigen ist. Hierfür wurden weitere Untersuchungen als notwendig identifiziert, in deren Kosten sich die Stadt Jena und das Land teilen wollten; die Deutsche Bahn AG sagte ihre Mitwirkung zu, ohne sich an der Finanzierung zu beteiligen. Die Federführung für die Umsetzung dieser Vereinbarung wurde dem Thüringer Infrastrukturministerium übertragen.

Eine Entscheidungsgrundlage für die bauliche Ausgestaltung des IC-Knotens Ostthüringen in Jena liegt bislang noch immer nicht vor.

Diese Entwicklung gefährdet die Funktion Jenas als Motor der Landesentwicklung massiv und widerspricht dem Anspruch gleichwertiger Lebensverhältnisse. Zusätzlich steht die Glaubwürdigkeit der Landespolitik infrage. Seit dem Jahr 2017 ist die zugesagte bauliche Ausgestaltung des IC-Knotens nicht erkennbar vorangekommen. Die Einrichtung der vereinbarten Arbeitsgruppe ist nach wie vor dringlich, dies kann zum Beispiel im Rahmen des Thüringer Mobilitätsnetzwerks erfolgen. Ebenso fehlen vergleichbar konsequente Anstrengungen zur Sicherung des Schienenpersonenfernverkehrs, wie sie etwa in anderen Ländern – beispielsweise Sachsen-Anhalt oder jüngst Mecklenburg-Vorpommern – zu beobachten sind. Stattdessen sind die ursprünglich zugesagten Ersatzverkehre schrittweise zurückgefahren worden und bis heute, rund eineinhalb Jahre nach dem Bekanntwerden der Kürzungspläne im IC-Netz, lediglich in minimalem Umfang zwischen Jena und Saalfeld/Saale (!) wieder aufgebaut worden. Die aktuelle Situation in Ostthüringen ist damit landespolitisch hoch relevant.

Es muss mit Nachdruck auf Bundesebene geklärt werden, wie die überregionale Anbindung auf Fernverkehrsrelationen, die unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen nicht eigenwirtschaftlich abzubilden sind, künftig sichergestellt und organisiert werden sollen. Daraus sind auch entsprechende Maßnahmen auf Landesebene abzuleiten. Im Fokus muss dabei der Ausbau umsteigefreier überregionaler Verbindungen stehen.

Übergangsweise braucht es bis dahin weiterhin die Bestellung zusätzlicher Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs als Kompensation. Der Landtag hat hierfür die Mittel bereitgestellt. Entscheidend ist, dass sie nun zeitnah in ein konkretes adäquates Angebot übersetzt werden.

Darüber hinaus ist festzuhalten, dass die Verbindung von Gera zum nächsten Taktknoten Saalfeld/Saale bedingt durch Streckenmängel fortschreitend schlechter wird, kleinere Stationen in unattraktiven Zweistundentakten bedient werden, während keine der Stationen barrierefrei ist. Der Ausbau der Strecke von Gera nach Leipzig wird nicht in dem möglichen Maße umgesetzt, dass dort mehr Anschlüsse erreicht werden beziehungsweise die Fahrzeiten sich um 30 Minuten verkürzen, weil der Fernverkehr dort früher erreicht wird. Angebot und Nachfrage müssen zukünftig auch das Linienkonzept bestimmen: Die schon historisch nach Leipzig orientierte Region Ronneburg/Schmölln ist weiterhin nur mit einem Umstieg in Altenburg oder Gößnitz erreichbar, während die S-Bahn aus Leipzig sonst immer mehr Gebiete, wie jetzt Glauchau und Plauen, erschließt.

Parallel muss Thüringen die Mitte-Deutschland-Verbindung als strategisches Infrastrukturprojekt konsequent vorantreiben und die Entwicklung des Bahnhofssystems in Jena an der Kreuzung der für Jena und Ostthüringen zentralen Ost-West- und Süd-Nord-Trassen planen. Daher sind kurzfristig wirksame Maßnahmen auf der Saalbahn zu kombinieren mit einer verbindlichen, transparenten Steuerung von Finanzierungs- und

Zeitplan der Mitte-Deutschland-Verbindung und der Fortsetzung der Arbeit des Lenkungskreises IC-Knoten.

Ostthüringen darf nicht abgekoppelt werden.

Für die Fraktion
der CDU:

Jary

Für die Fraktion
des BSW:

Dr. Wogawa

Für die Fraktion
der SPD:

Merz