

A n t r a g

der Fraktionen DIE LINKE, der SPD und BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN

Zukunftsfähigkeit der Mitte-Deutschland-Verbindung herstellen - Flaschenhälse für Güterzüge, Schienenper- sonenfern- und -nahverkehr beseitigen

Die Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV) wurde in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans eingeordnet, wird durch den Bund finanziert und die Deutsche Bahn AG umgesetzt. Die Vorplanung ist abgeschlossen. Der durchgehende zweigleisige Ausbau der Strecke ist für Thüringen ein wesentlicher Bestandteil für eine zukünftig effektive Nutzung dieser Hauptstrecke.

I. Der Landtag stellt fest:

1. Die vollständige Elektrifizierung und der durchgängige zweigleisige Ausbau der MDV sind ein entscheidender Beitrag für die Verkehrswende, einen leistungsstarken öffentlichen Personennahverkehr und den Klimaschutz im Freistaat Thüringen. Die MDV ist wesentlicher Bestandteil eines wirtschaftlich effektiven, klimapolitisch sinnvollen und ausbaufähigen Verkehrsnetzes in Mitteldeutschland.
2. Es besteht großer Zeitdruck für eine grundsätzlich positive Entscheidung zum durchgängigen zweigleisigen Ausbau der MDV, um die Planungen der Deutschen Bahn für die Elektrifizierung der Strecke bis zum Jahr 2028 einhalten zu können.
3. Nur die Verbindung der Elektrifizierung mit dem durchgängig zweigleisigen Ausbau schafft die Voraussetzungen für eine Erhöhung der Taktfolge und verlässliche Vertaktung des Nah- und Fernverkehrs zwischen den Knotenpunkten und gewährleistet die Möglichkeit für ein Angebot an zukünftige Fernverkehrsbetreiber. Für eine stabile Bedienung der größten Thüringer Städte in S-Bahn-Qualität ist ein durchgängiger zweigleisiger Ausbau zwischen Weimar und Gera wichtig.
4. Der durchgängig zweigleisige Ausbau schafft die Voraussetzungen für eine Nutzung der MDV durch Güterverkehr und damit für die Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene. Die Berechnung des Bundes mit nur drei Güterzugpaaren pro Tag zwischen Weimar und Jena sowie mit lediglich einem Güterzugpaar zwischen Gera und Gößnitz ist zu niedrig angesetzt und widerspricht dem Ziel der Bundesregierung, Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern.

5. Die gemeinsame Planung und der koordinierte, gemeinsame Ausbau von Elektrifizierung und durchgängiger Zweigleisigkeit durch den Bund ist wirtschaftlich darstellbar und effizient.
6. Der Bund trägt die Hauptverantwortung für den klimafreundlichen, effektiven und einsatzfähigen Ausbau der Schieneninfrastruktur in Deutschland.
7. Mit dem durchgängig zweigleisigen Ausbau der MDV zwischen Weimar und Gera wird ein im Zuge der Reparationsleistungen abgebauter Schienenstrang wieder als Kernstrecke in Mitteldeutschland reaktiviert.

II. Der Landtag bittet die Landesregierung,

1. sich beim Bund mit Nachdruck und unter Beachtung der engen Zeitleiste für den zweigleisigen Ausbau der Strecken zwischen Gera und Töppeln sowie Hermsdorf-Klosterlausnitz und Papiermühle einzusetzen;
2. im Bundesrat und in den Beratungen der Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister um Unterstützung für den koordinierten Ausbau der MDV zu werben;
3. die Bundesregierung zu bitten, im Zuge der Planungen für die Elektrifizierung die Voraussetzungen für den durchgängigen zweigleisigen Ausbau der beiden genannten Strecken zu berücksichtigen, einzuplanen, abzustimmen, gemeinsam vorzunehmen und die entsprechenden finanziellen Mittel bereitzustellen;
4. die besondere Rolle einer zweigleisig und elektrifizierten MDV für die zukünftige Verkehrsanbindung Mitteldeutschlands darzustellen;
5. mit dem Freistaat Sachsen über die weitere Verknüpfung der Angebote im Schienenverkehr im Austausch zu bleiben;
6. mit der Deutschen Bahn AG gemeinsam die nächsten Schritte für ein koordiniertes Vorgehen für die Vorbereitung eines zweigleisigen Ausbaus zu beraten;
7. eine Prüfung über den Einsatz von europäischen Fördermitteln oder Mitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz als alternative Finanzierungsmöglichkeit vorzunehmen; den konkreten Arbeitsstand und die geplante Zeitschiene für die Elektrifizierung und die Möglichkeiten des zweigleisigen Ausbaus darzustellen;
8. mindestens zweimal jährlich den Landtag über den Fortgang der Umsetzung des Ausbaus der MDV zu unterrichten.

Begründung:

Das Kernstück der Mitte-Deutschland-Verbindung führt von Chemnitz beziehungsweise Glauchau im Osten über Gera, Jena, Weimar nach Erfurt im Westen. Sie ist Bestandteil einer möglichen direkten Bahnverbindung ins Ruhrgebiet beziehungsweise nach Frankfurt am Main und stellt mit der Verbindung über Chemnitz eine Alternativroute zur derzeit für den Schienenfernverkehr genutzten Trasse Erfurt–Leipzig–Dresden dar.

Im Juni 2017 erteilte das Bundesverkehrsministerium die Zusage für die Elektrifizierung der Strecke, die dann als vordringlicher Bedarf eingestuft wurde. Damit konnte nun die konkrete Planung für die Elektrifizierung begonnen werden.

Die Stärke eines Bahnbetriebskonzepts zeigt sich vor allem bei Störungen und Verspätungen. Mit den verbleibenden eingleisigen Abschnitten

bliebe die Mitte-Deutschland-Verbindung, die in Thüringen 40 Prozent der Einwohner erreicht und in Sachsen eine Region mit 1,2 Millionen Einwohnern anbindet, anfällig für solche Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf des Schienenpersonennahverkehrs. Durch das fehlende zweite Gleis übertragen sich Verspätungen schnell auf die Züge der Gegenrichtung, sodass der Fahrplan aus den Fugen gerät und Fahrgäste in den Knoten ihre Anschlüsse verpassen.

Die eingleisigen Abschnitte limitieren und erschweren die zukünftigen Angebotsverbesserungen. Über jedem zusätzlichen Zug östlich von Jena schwebt das Damoklesschwert der betrieblichen und fahrplantechnologischen Machbarkeit. Die Eisenbahninfrastruktur wird schon den heutigen Anforderungen nicht gerecht und ist daher in keiner Weise zukunftstauglich. Der als Kriegsfolge aus der Reparationsleistung entstandene Zustand muss behoben werden und auf diese Weise den zukünftigen Entscheidungsspielraum für mehr Verkehr auf der Schiene ermöglichen.

Eine bessere Vortaktung macht das Bahnfahren pünktlicher, schneller und die Anschlüsse direkter und verlässlicher. Das bedeutet für die Mobilität: Optimale Verbindungen, kürzere Aufenthalte an den Bahnhöfen und kürzere Fahrzeiten. Die Züge sind künftig öfter und schneller überall.

Die Verkehrswende ist nicht allein ein Verkehrs- und Umweltprojekt. Es geht mit ihr auch um den Industriestandort, um Arbeitsplätze, um Wohlstand, um die menschliche Gesundheit.

Auch Thüringen muss beim Umbau seines Verkehrssystems voranschreiten, um zum Beispiel die Luftverschmutzung zu bekämpfen, oder auch die Abhängigkeit von Mineralölimporten zu begrenzen.

Die Verlagerung von Gütern auf die Schiene ist seit Langem erklärter politischer Wille. Die ungleiche Verteilung des Gütertransports auf die beiden zentralen Verkehrsträger Straße und Schiene erschwert die Erreichung des Ziels der Dekarbonisierung des Güterverkehrs.

Für die Fraktion
DIE LINKE:

Blechschmidt

Für die Fraktion
der SPD:

Hey

Für die Fraktion
BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN:

Henfling