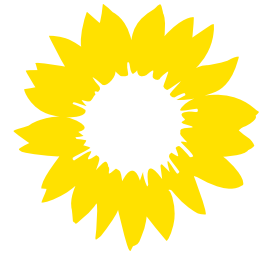


Für Mensch, Klima und Wirtschaft: Zweigleisiger Ausbau der MDV jetzt!



Warum der vollständige zweigleisige Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung notwendig ist und was jetzt dafür getan werden muss

Öffentliche Erklärung von BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN Thüringen

Die Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV) ist das Rückgrat des Schienenpersonenverkehrs in Thüringen, mehr als ein Drittel aller Thüringer*innen können direkt von der Linie profitieren. Die Bahnstrecke verbindet heute vor allem Thüringen und Sachsen, historisch war sie die wichtige Verbindung zwischen den sächsischen und den rheinischen Industriegebieten.

Allerdings wurde in Thüringen wie in ganz Deutschland in den letzten Jahrzehnten viel zu wenig in den Schienenverkehr investiert. Seit 1990 sind allein in Thüringen über 400 Kilometer Schiene verloren gegangen, während andere Strecken wie die Mitte-Deutschland-Verbindung nur mangelhaft ausgebaut wurden. Der Teilabschnitt Weimar - Gera - Gößnitz der MDV soll bis 2028 vom Bund, der für den Ausbau der Schieneninfrastruktur zuständig ist, lediglich elektrifiziert werden. Der zweigleisige Ausbau der beiden seit 1945 eingleisigen Streckenabschnitte Papiermühle - Hermsdorf-Klosterlausnitz und Töppeln - Gera ist jedoch nicht Teil der Modernisierung – weder Bund noch Land wollen aktuell die Kosten dafür übernehmen. Damit droht der notwendige

zweigleisige Ausbau von Thüringens wichtigster Eisenbahnstrecke auf lange Zeit aufs Abstellgleis geschoben zu werden.

Warum ist der zweigleisige Ausbau der MDV zwischen Jena und Gera notwendig?

Die Mitte-Deutschland-Verbindung ist Thüringens wichtigste Nahverkehrsachse. Dass diese Strecke in Teilen immer noch nur eingleisig ist, beschneidet mögliche Spielräume für eine Stärkung der Schiene erheblich. Die Eingleisigkeit verhindert eine engere Taktung und einen stabileren Fahrplan der Züge. Verspätungen übertragen sich wegen der Eingleisigkeit schnell auf Züge der Gegenrichtung und haben damit negative Auswirkungen auch auf andere Strecken.

Ohne den zweigleisigen Ausbau ist die bessere Anbindung Ostthüringens kaum realisierbar. Auch für eine Taktverdichtung des Fernverkehrs nach Sachsen ist der Ausbau nicht länger aufschiebbar. Dabei ist es ein erklärtes Ziel der Bundesregierung, bis 2030 den Anteil des

Schienengüterverkehrs an der Güterverkehrsleistung auf 25 Prozent zu steigern. Auch hierfür ist eine leistungsfähige Infrastruktur dringend notwendig. Der Ausbau des Flaschenhalses auf der Mitte-Deutschland-Verbindung ist daher unabdingbar, um die Orte entlang der Strecke besser anzubinden und die Belastbarkeit des Bahnnetzes sicherzustellen.

Worin liegt der Zeitdruck begründet?

Die Mitte-Deutschland-Verbindung wird zwischen Weimar und Gößnitz elektrifiziert. Dies soll bis Ende 2028 abgeschlossen werden. Die Planungen für den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung müssen gemeinsam und aufeinander abgestimmt erfolgen. Die Streckenelektrifizierung beginnt 2026. Zeitgleich muss auch der zweigleisige Ausbau realisiert werden, um Synergieeffekte zu nutzen.

Um dieses Zeitziel zu erreichen, muss Thüringen zusammen mit der Deutschen Bahn AG die Planungen jetzt auf den Weg bringen. Denn noch in diesem Herbst müssen die Planungsleistungen für die Entwurfsplanung des zweigleisigen Ausbaus, die sogenannte Leistungsphase 3, von der DB Netz AG als Vorhabenträgerin ausgeschrieben werden. Dafür ist eine Finanzierungszusage notwendig. Andernfalls lässt sich der Zeitplan, der die Fertigstellung der Elektrifizierung der Ausbaustrecke 2028 vorsieht, nicht halten.

Warum müssen Elektrifizierung und Ausbau zeitgleich geschehen?

Vor dem Beginn der nächsten Planungsphase muss die Entscheidung getroffen werden, ob zeitgleich mit der Elektrifizierung der zweigleisige Ausbau realisiert wird. Zwar wäre ein späterer zweigleisiger Ausbau theoretisch denkbar, jedoch aus folgenden Gründen nicht wirtschaftlich:

1. Würde die Elektrifizierung ohne die Zweigleisigkeit geplant, wären für den späteren zweigleisigen Ausbau nicht nur neue Planungen, sondern auch eine bauliche Veränderung der dann bereits elektrifizierten Infrastruktur notwendig. Aufgrund der beträchtlichen Mehrkosten dürfte diese Option kaum eine Chance auf Realisierung haben.
2. Theoretisch könnte der zweigleisige Ausbau bereits jetzt mitgeplant werden, aber erst später realisiert werden. In diesem Fall müsste dann das Land die anfallenden Mehrkosten für die zusätzliche Planung der Zweigleisigkeit tragen. Darüber hinaus würde die bauliche Realisierung der Zweigleisigkeit teurer, weil Synergieeffekte nicht genutzt werden können. Letztendlich wäre diese Option auch mit zusätzlichen Streckensperrungen verbunden.

Wird also nun lediglich die Elektrifizierung durchgeführt, droht die Option zweigleisiger Ausbau wortwörtlich verbaut zu werden – der zweigleisige Ausbau muss daher in die Planungen aufgenommen werden.

Woran hängt es gerade?

Der Bund sieht die Wirtschaftlichkeit des zweigleisigen Ausbaus bislang als nicht gegeben an. Die mit Blick auf die Zukunft notwendigen Verdichtungen im Takt des Nahverkehrs, zum Beispiel durch eine Regio-S-Bahn, wurden dabei nicht beachtet. Zudem wurde zwischen Weimar und Jena mit nur drei Güterzugpaaren pro Tag, zwischen Gera und Gößnitz mit lediglich einem Güterzugpaar gerechnet. Unter der Maßgabe, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlegen, ist diese Prognose zu niedrig angesetzt. Die bestehende Eingleisigkeit konterkariert somit die eigenen Ziele der Bundesregierung.

Das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) sieht das Land nicht in der Lage, die vollständigen Kosten in Höhe von rund 130 Millionen Euro für den zweigleisigen Ausbau selbst zu stemmen.

Was muss jetzt passieren?

1. Die Thüringer Landesregierung muss sich klar zum zweigleisigen Ausbau der MDV bekennen und alles dafür tun, dass der zweigleisige Ausbau zeitgleich mit der Elektrifizierung im Zeitplan stattfinden kann.
2. Der Bund muss seinen Anteil an der Finanzierung des notwendigen durchgängigen zweigleisigen Ausbaus leisten. Wir fordern die Bundesregierung mit Nachdruck auf, dies zu tun. Das TMIL muss dazu zügig und zielstrebig Nachverhandlungen mit dem Bund zur

Finanzierungsbeteiligung aufnehmen. Dazu darf aus Zeitgründen nicht bis zur Bundestagswahl bzw. Regierungsbildung gewartet werden.

3. Alternativ soll das TMIL eine Förderung des zweigleisigen Ausbaus über die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) prüfen, das Förderquoten von 75 bis zu 90 Prozent ermöglicht. Auch EU-Programme sind in Betracht zu ziehen.
4. Die für Thüringen gewählten Bundestagsabgeordneten werden aufgefordert, sich ohne Zeitverzug - insbesondere in Koalitionsverhandlungen - für den durchgängigen zweigleisigen Ausbau und dessen Finanzierung durch den Bund einzusetzen.

Und wenn der Bund nicht zahlt?

Sollte der Bund eine Finanzierung nach wie vor ablehnen, muss zeitnah eine Landesbeteiligung diskutiert werden, um die Planungen für den zweigleisigen Ausbau rechtzeitig in Auftrag geben zu können. Die finanziellen Anforderungen sind uns bewusst. Die Folgen eines Nichtausbaus der Strecke wiegen jedoch schwer. Auf dem Spiel stehen die wirtschaftliche Entwicklung und verkehrliche Anbindung Ostthüringens, die Verbesserung des Nahverkehrs in Thüringen und damit letztlich die Verbesserung der Lebensbedingungen der Menschen entlang der Mitte-Deutschland-Verbindung. Es gilt jetzt, die Grundlage für eine spürbare Verbesserung des Nahverkehrsangebots zu legen und daher den

zweigleisigen Ausbau planerisch wie finanziell absichern. Die Möglichkeiten für mehr Züge auf dieser Strecke wären ohne Ausbau über Jahrzehnte eingeschränkt. Vom Trend und mutmaßlichen Förderprogrammen der nächsten Bundesregierung zur Stärkung des ÖPNV und Schienengüterverkehrs würde Ostthüringen nicht profitieren können.

Diese wichtigen Ziele rechtfertigen aus unserer Sicht den Einsatz von Landesmitteln zum Ausbau der Strecke. Die Landesregierung muss daher umgehend ihre Aufgaben erledigen. Die

Kosten eines Ausbaus würden erst ab 2026 haushaltswirksam werden. Denkbar wäre daher auch eine jährliche Staffelung der Summe, sodass bei Förderung über das GVFG-Bundesprogramm über fünf Jahre jährlich rund 7-8 Millionen Euro für das Land zu stemmen wären.

Falls der zweigleisige Ausbau nicht gemeinsam mit der Elektrifizierung stattfinden kann, muss deren Umsetzung wenigstens überall genügend Platz für den späteren Bau eines zweiten Gleises lassen. Dies müsste in den kommenden Planungen zwingend berücksichtigt werden.

Jena, 21. September 2021

- Laura Wahl, Mitglied des Thüringer Landtags und Stadträtin in Erfurt
- Ann-Sophie Bohm, Landessprecherin und Fraktionsvorsitzende im Weimarer Stadtrat
- Bernhard Stengele, Landessprecher
- Katrin Göring-Eckardt, Fraktionsvorsitzende im Deutschen Bundestag
- Anja Siegesmund, Thüringer Ministerin für Umwelt, Energie und Naturschutz
- Astrid Rothe-Beinlich, Fraktionsvorsitzende im Thüringer Landtag und im Erfurter Stadtrat
- Madeleine Henfling, Mitglied des Thüringer Landtags
- Babett Pfefferlein, Mitglied des Thüringer Landtags
- Olaf Müller, Mitglied des Thüringer Landtags
- Heiko Knopf, Fraktionsvorsitzender im Jenaer Stadtrat und Kandidat zur Wahl des Deutschen Bundestages
- Dr. Margret Franz, Fraktionsvorsitzende im Jenaer Stadtrat
- Andreas Leps, Fraktionsvorsitzender im Weimarer Stadtrat
- Nils Fröhlich, Fraktionsvorsitzender in Gera
- Olaf Möller, stellvertretender Fraktionsvorsitzender der Fraktion Linke-Grüne im Kreistag Saale-Holzland-Kreis
- Felix Kalbe, Fraktionsvorsitzender im Gothaer Stadtrat
- Jo West, Fraktionsvorsitzender im Eisenacher Stadtrat
- Andreas Hundertmark, Mitglied im Kreistag Wartburgkreis
- Doris Smieskol, Mitglied des Kreistages Greiz
- Beatrice Sauerbrey, Fraktionsvorsitzende im Kreistag Weimarer Land
- Doreen Rath, Mitglied des Kreistages Altenburg