

(Vizepräsidentin Dr. Klaubert)

Nun stimmen wir über diesen Gesetzentwurf in der Schlussabstimmung ab. Wer diesem Gesetzentwurf seine Zustimmung gibt, den bitte ich, sich von den Plätzen zu erheben. Das sind die Mitglieder der Fraktionen der SPD und CDU. Danke schön. Ich frage nach den Gegenstimmen? Es gibt keine Gegenstimmen. Ich frage nach den Stimmenthaltungen? Das sind die Mitglieder der Fraktionen DIE LINKE, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der FDP. Der Gesetzentwurf ist damit in der Schlussabstimmung angenommen.

Wir kommen weiterhin zur Abstimmung zum Entschließungsantrag in der Drucksache 5/2568 von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Wer diesem Entschließungsantrag seine Zustimmung gibt, den bitte ich jetzt um das Handzeichen. Das sind die Stimmen aus den Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Ich frage nach den Gegenstimmen? Das sind die Stimmen aus den Fraktionen der SPD, CDU und FDP. Gibt es hier Stimmenthaltungen? Stimmenthaltungen gibt es nicht. Der Entschließungsantrag ist abgelehnt.

Ich schließe den Tagesordnungspunkt 1 in seinen Bestandteilen a, b und c.

Ich rufe auf den **Tagesordnungspunkt 12**

**Mitte-Deutschland-Verbindung
bis 2014 zweigleisig ausbauen**

Antrag der Fraktion BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN

- Drucksache 5/2399 - Neufassung -

dazu: Alternativantrag der Fraktion DIE LINKE

- Drucksache 5/2451 -

Ich habe kein Signal dafür, dass die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN das Wort zur Begründung nehmen möchte. Doch, das habe ich jetzt schriftlich nicht vorliegen. Dann würde ich aber Frau Abgeordnete Schubert um die Begründung ihres Antrags bitten und im Nachgang dazu Frau Abgeordnete Dr. Lukin zur Begründung des Alternativantrags.

Abgeordnete Schubert, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:

Frau Präsidentin, meine Damen und Herren, dieser Antrag ist ein Prüfauftrag, dessen Ergebnis offen ist. Das Land Thüringen soll damit „nur“ einen Bundesratsbeschluss umsetzen, dem das Land Thüringen vor gut einem Jahr zugestimmt hat. Gemäß diesem Bundesratsbeschluss begrüßt das Land Thüringen, dass die Bundesregierung für regionale Schienenstrecken neue Betreibermodelle ermöglichen will. Gemäß diesem Beschluss hat Thüringen ein hohes Interesse an einer schnellen Realisierung von Pilotprojekten. Wir haben in Thüringen mehrere Schienenstrecken, die genau für solche Betreibermodelle infrage kommen. Das eine ist die Mitte-Deutschland-Verbindung. Hier geht es darum, einen skandalösen Missstand zu beseitigen.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

(Abg. Schubert)

Die anderen beiden Strecken, die auch Erwähnung in Ihrer Koalitionsvereinbarung finden, sind die Höllentalbahn und die Werratalbahn. Da, glaube ich, sich darauf zu verlassen, dass dort der Bund etwas tun wird, wäre wirklich bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag zu warten. Insofern freuen wir uns an dieser Stelle auf den Bericht, was die Landesregierung hier zu tun gedenkt, um die Koalitionsvereinbarung umzusetzen.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Der Prüfauftrag soll prüfen, ob es möglich ist, einen Teil der Schieneninfrastruktur an einen öffentlichen oder auch einen privaten Betreiber zu übergeben oder auch an eine Mischform. Bei der Mitte-Deutschland-Verbindung hätte das den Vorteil, dass diese wie auch immer geartete Gesellschaft das zweite Gleis legt, die Schienen pachtet von der Deutschen Bahn, z.B. für 20 Jahre, und diese Investitionen refinanziert über die Trassenerlöse. Wir müssen hier neue Wege gehen, weil ja aus den vielen Ankündigungen der letzten Jahre einfach mal nichts geworden ist. Weitere Zweifel daran, dass hier schnell etwas passiert, habe ich gewonnen, u.a. auch durch den Besuch der Staatssekretärin Frau Dr. Eich-Born, die der Einladung des Fernverkehrsbündnisses nach Jena gefolgt ist und sich dort in einem kleinen Kreis zur Mitte-Deutschland-Verbindung beraten hat. Danach kam die Information, man rechnet mit einem Baubeginn in 2012. Das ist nicht schön, aber das wäre zumindest absehbar. Allerdings gab es die zweite Information, dass nicht vor 2021 mit zusätzlichen Beförderungskapazitäten zu rechnen ist. Das sind neun Jahre, die dazwischen liegen, und da frage ich mich: Wird dann so lange gebaut oder hat das Land gar nicht vor,

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

während dieser Zeit neue Züge zu bestellen? Es wäre schön, wenn auch das Parlament dazu noch mehr Informationen bekommt als nur dieser Kreis in Jena. Insofern bin ich gespannt auf den Bericht.

Der zweite Punkt: In der Öffentlichkeit gab es ein ziemliches Wirrwarr an Mutmaßungen über die Zuständigkeiten. Die haben möglicherweise nicht Sie zu verantworten im Ministerium, aber Sie haben wenig dazu beigetragen, das aufzuklären. Bestes Beispiel, es ging das Gerücht um, das Landesverwaltungsamt sei jetzt vor der Aufgabe, das Baurecht herzustellen und bräuchte dazu noch ein halbes Jahr. Wir haben Herrn Stephan dazu befragt und er hat gesagt, das Landesverwaltungsamt hat damit überhaupt nichts zu tun, das Ganze liegt beim Eisenbahn-Bundesamt und dort läuft wohl auch schon das Planfeststellungsverfahren. Wir sind sehr gespannt auf Ihren Bericht.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsidentin Dr. Klaubert:

Nun spricht Frau Abgeordnete Dr. Lukin zur Begründung des Alternativantrags.

Abgeordnete Dr. Lukin, DIE LINKE:

Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren. Ich möchte kurz begründen, warum unsere Fraktion einen Alternativantrag „Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung beschleunigen“ gestellt hat. Wir wollen den Bund nicht aus seiner im Grundgesetz in § 87 e Abs. 4 verankerten Verantwortung zur Daseinsfürsorge und Mobilitätssicherung für die Bevölkerung ent-

(Abg. Dr. Lukin)

lassen. Darüber hinaus sehen wir natürlich auch die gegenwärtigen Infrastrukturprobleme. Aber gerade die Rechtsformänderung der Bahn in den 90er-Jahren hat maßgeblich dazu beigetragen, dass Bahn und Bund seit Jahren die Fernverkehrsangebote eingeschränkt und in einigen Regionen bereits komplett eingestellt haben. Nicht umsonst ist die Bahnprivatisierung auch gestoppt worden. Wir bedauern es sehr, dass es nach wie vor keine gesetzlichen Regelungen gibt, die den Bund zur Aufrechterhaltung seines grundgesetzlichen Auftrags zur Bereitstellung eines ausreichenden Verkehrsangebots verpflichten. Diese Forderung der Länder würden wir unterstützen. Wir sollten es gemeinsam nicht zulassen, dass weiterhin die Dividenden der Deutschen Bahn - wie in diesem Jahr 500 Mio. € - in den Bundeshaushalt abgeführt werden müssen. Auch in Thüringen, meine Damen und Herren, wird demnächst mit Fertigstellung der Neubautrasse über Erfurt der Wirtschaftsraum Ostthüringen größtenteils vom Fernverkehr abgehängt werden. Als Kompensation wird derzeit vom Land hauptsächlich die schnellere Anbindung über den Knoten Erfurt auf der Mitte-Deutschland-Schiene angeboten und in Aussicht gestellt, wenn das zweite Gleis fertig ist. Das halten wir nach wie vor für eine völlig unzureichende Alternative und noch dazu schlecht vorbereitet. Obwohl bereits im Bundesverkehrswegeplan 2003 als Projekt des vordringlichen Bedarfs ausgewiesen, ist immer noch keine Planung fertig gestellt. Ich finde, hier hat das Land zu wenig Druck gemacht. Eine Finanzierung für den weiteren Aufbau und Ausbau ist noch nicht in Sicht - aber das ist Bundesaufgabe. Die ursprüngliche Planung für die Fertigstellung war 2013. Heute wären wir froh, wenn das der Beginn der Baumaßnahme wäre. Darüber hinaus möchten wir gleichzeitig mit unserem Antrag die Priorisierung des Ausbaus der Schieneninfrastruktur betonen. Denn gegenwärtig lassen sowohl Landes- als auch Bundespolitik den Trend zur verstärkten Förderung des Straßenbaus erkennen. Als Beispiel möchte ich nur erwähnen, dass die Erlöse aus den Mautgebühren 2011 ausschließlich in den Straßenverkehrswegebau gehen und die Autobahnen weiterhin präferiert werden.

Ein drittes Problem ist für unsere Fraktion die Orientierung des Antrags von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf alternative Finanzierungsmodelle - also PPP- und ÖPP-Projekte. Zum einen sind die Erfahrungen mit den privaten Projekten in Thüringen nicht ermunternd für den Verkehrsinfrastrukturausbau. Zum anderen hat die öffentliche Hand dann kaum noch Einfluss auf die Mittelverwendung bei der Betreibung privater Infrastrukturprojekte. Deswegen unser Alternativantrag.

(Beifall DIE LINKE)

Vizepräsidentin Dr. Klaubert:

Vielen Dank. Die Landesregierung hat angekündigt, den Sofortbericht zu den Nummern II 1. und II 2. a des Antrags zu geben. Für die Landesregierung erteile ich Minister Carius das Wort.

Carius, Minister für Bau, Landesentwicklung und Verkehr:

Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren. Vielleicht gestatten Sie mir einige wenige Vorbemerkungen. Erstens, zur Runde „Jenaer Bürger für den Fernverkehrserhalt in Jena“ kann ich nicht bestätigen, was bei Ihnen angekommen ist. Weder ich noch meine Staatssekretärin haben solche Aussagen getroffen. Dass wir im Übrigen für das Verbreiten von Latrinenparolen selbst nicht zuständig sind, können Sie schon daran sehen, dass wir dort Stillschweigen vereinbart

(Minister Carius)

haben. Wenn wir Stillschweigen vereinbart haben, gilt das für uns. Wenn es für andere nicht gilt, meine Damen und Herren, dann rechnen Sie uns das bitte nicht zu. Dort wurde ein Gespräch über die Strategie der Landesregierung vereinbart, das wurde geführt und wir wollen Ihnen gern heute zu den Dingen, die Sie in Ihren Anträgen gestellt haben, Bericht erstatten.

Zum Zweiten, Frau Lukin, an mangelndem Druck kann es jedenfalls nicht liegen, sondern hier geht es in der Tat eher darum, wie wir eine Finanzierung auf den Weg bringen. Erst dann ist auch völlig klar, dass dann die Bahn natürlich handeln muss. Die Bahn muss von sich aus sagen: Wir brauchen ein Planfeststellungsverfahren. Ich kann auch da nicht bestätigen, dass irgendjemand - wenigstens nicht aus meinem Ressort, denn die kennen sich gemeinhin mit der Thematik aus - je behauptet hat, mit Planfeststellungsverfahren der Bahn hätte das Landesverwaltungsamt irgendetwas zu tun. Sondern es ist ganz klar, das Eisenbahnbundesamt ist zuständig.

(Zwischenruf Abg. Dr. Lukin, DIE LINKE: Das habe ich nicht gesagt.)

Ich weiß nicht, woher diese Mutmaßungen und Geschichten kommen, bestätigen kann ich sie nicht.

Meine Damen und Herren, was das Ziel angeht, sind wir uns im Hohen Hause sicher sehr einig. Deutschland braucht eine starke Mitte, das heißt, Deutschland braucht auch eine Mitte-Deutschland-Schienenverbindung und natürlich

(Beifall CDU)

- Frau Lukin, sage ich Ihnen - brauchen wir auch starke Straßenverbindungen. Insofern sage ich Ihnen, angesichts dessen, dass wir in beiden Bereichen komplett unterfinanziert sind, verstehe ich Ihre Diskussion, dass wir hier zulasten der Schiene argumentieren würden, an dieser Stelle nicht.

(Beifall CDU)

Die Mitte-Deutschland-Schienenverbindung ist natürlich - und da sind sich sicher alle im Hause völlig einig - eine unabdingbare Voraussetzung dafür, dass wir zukünftig einen bedarfsgerechten Nahverkehr auf der Strecke Erfurt-Weimar-Jena bis Gera sicherstellen können und die Städtekette sowie Ostthüringen optimal auch an Fernverkehrsangebote der DB AG anzubinden. Die spielt natürlich aber auch eine Rolle für möglichen eigenwirtschaftlichen Fernverkehr. Diese Anbindung an den Fernverkehr wird aber umso wichtiger mit Blick auf die im Jahr 2017 bevorstehende Inbetriebnahme der Neubaustrecke Leipzig-Halle-Ebensfeld. Wenn es um den Weg geht, dieses Ziel möglichst schnell zu erreichen, steht die Landesregierung grundsätzlich allen Vorschlägen und Initiativen offen gegenüber, die rechtlich möglich und finanziell tragbar sind. Ich freue mich an dieser Stelle ganz ausdrücklich, dass die Fraktion der GRÜNEN hier auch die Möglichkeit von öffentlich-privaten Partnerschaften wirklich in Erwägung zieht.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Was den Weg der Landesregierung angeht, so kann ich mit Fug und Recht behaupten, dass dieser Weg durchaus bislang erfolgreich war. Lassen Sie mich deswegen zu dem aktuellen Stand und den Aktivitäten der Landesregierung Folgendes sagen: Die Landesregierung setzt sich bereits seit der Wiedervereinigung kontinuierlich für den Ausbau der wichtigen innerdeutschen Ost-West-

(Minister Carius)

Schienenverbindung Paderborn-Erfurt-Chemnitz ein. Aus heutiger Sicht ist festzustellen, dass zwar noch nicht alle Forderungen realisiert sind in Thüringen, aber wesentliche Verbesserungen bereits erreicht wurden. So wurde der westliche Teil der Mitte-Deutschland-Verbindung Bebra-Eisenach-Erfurt im Rahmen des Verkehrsprojekts „Deutsche Einheit Nr. 7“ bereits bis 1995 durchgehend zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert. Ich will an der Stelle auch mal sagen, warum wir nicht einfach ein neues Gleis hinlegen können, sondern auch ein Planfeststellungsverfahren brauchen. Es gibt auch darüber oft Missverständnisse. Der Grund ist einfach der, natürlich könnte man ganz einfach behaupten, wir haben noch eine alte Trasse, wo zwei Gleise lagen, eins wurde aufgrund von Reparationszahlungen in die damalige Sowjetunion geliefert, da lässt uns einfach eine neues hinlegen. Das geht so heute deswegen nicht mehr, weil wir einfach einen anderen Abstand zwischen den Gleisen brauchen und deswegen auch ein Planfeststellungsverfahren, also eine neue Genehmigungsreife brauchen. Auch im östlichen Teil zwischen Erfurt und Gößnitz konnten wesentliche Verbesserungen erreicht werden, wie die Erhöhung der Betriebsqualität, die Beseitigung von Kapazitätsengpässen und investiven Altlasten, die Ertüchtigung für den Neigetechnikeinsatz, der Umbau des Knotens Gera und die Ausrüstung der Strecke mit moderner Stellwerks- und Sicherungstechnik sowie der Neubau und die Sanierung von Ingenieurbauwerken.

Darüber hinaus wurden nicht zuletzt durch den zusätzlichen Einsatz von über 20 Mio. € aus Regionalisierungsmitteln des Landes drei Streckenabschnitte zwischen Weimar und Gera zweigleisig und die Bahnhöfe in Erfurt, Weimar und Gera ausgebaut. Mit zwei Regionalexpresslinien und einer Regionalbahnlinie besteht bereits heute ein vertaktetes SPNV-Angebot zwischen Erfurt, Weimar, Jena und Gera. Durch den bisher erfolgten Ausbau konnten die Fahrzeiten erheblich gekürzt und die Anschlussbeziehungen zwischen den Knotenbahnhöfen wesentlich verbessert werden.

In zwei Jahrzehnten hat sich eine leistungsfähige Strecke entwickelt, deren Ausbau fortgesetzt werden muss. Insbesondere im Streckenabschnitt Weimar-Jena-Gera - die meistbefahrene Nahverkehrsstrecke in Thüringen - gibt es Kapazitätsengpässe, die dringend beseitigt werden müssen. Die Leistungsfähigkeit der Strecke aufgrund der eingleisigen Abschnitte zwischen Weimar und Gera lässt keine Erhöhung der Zugfolgen zu, so dass das Reisendenaufkommen in den letzten Jahren zwar stark angestiegen ist, aber wir eben zusätzlich immer mehr Qualitätsprobleme dadurch bekommen haben, weil wir diese Kapazitätsengpässe mit dem eingleisigen Stück nicht weiter beheben konnten.

An dieser Stelle sage ich ganz deutlich: Die in den letzten Jahren zu verzeichnende Steigerung des Reisendenaufkommens freut mich sehr und bestätigt uns auch in dem Bemühen, dass wir die Mitte-Deutschland-Schienenverbindung weiter vorantreiben müssen. Aus diesem Grund wird die Landesregierung in ihren Bemühungen nicht nachlassen, sondern sie fortsetzen, gemeinsam mit den Verantwortlichen der Deutschen Bahn AG eine finanzielle Absicherung der noch ausstehenden Ausbaumaßnahmen durch den Bund zu erreichen. Die Weichen sind hierfür gestellt.

Erstens: Die Wirtschaftlichkeit des zweigleisigen Ausbaus Weimar-Gera und eine Elektrifizierung zwischen Weimar und Gößnitz wurden im Rahmen der Überprüfung des Bedarfsplans festgestellt. Dies ist ein Erfolg, der nicht zuletzt dem kontinuierlichen Einsatz der Landesregierung bei der DB AG und dem Bund geschuldet ist. Die von der DB Netz AG im Jahr 2009 ausgelösten Planun-

(Minister Carius)

gen erfolgten gerade auf Drängen der Landesregierung. Diese Planungen betreffen den weiteren zweigleisigen Ausbau im Abschnitt Weimar-Großschwabhausen und Neue Schenke-Stadtroda sowie den Ausbau der Bahnhöfe Jena-West und Göschwitz. Das Land hat im Jahr 2009 eine gemeinsame Absichtserklärung unterschrieben, dass es den Ausbau dieser Strecke mit 2 Mio. € unterstützen und nach abgeschlossenem Streckenausbau ca. 150.000 Zugkilometer Mehrleistung bestellen wird. Ich glaube, das ist ein entscheidender Faktor für die Wirtschaftlichkeit der Strecke und war nicht zuletzt auch ausschlaggebend für eine positive Bewertung durch die DB Netz AG.

Den Verfassern des Alternativantrags sage ich an dieser Stelle ganz deutlich, es war die Landesregierung gemeinsam mit der DB Netz AG, die einen Vorlauf geschaffen hat, der für die Erlangung zeitnahen Baurechts von ausschlaggebender Bedeutung ist. Ich gehe davon aus, dass die Genehmigungsplanung für die am dringlichsten auszubauenden Abschnitte noch dieses Jahr abgeschlossen wird. Es kommt nun darauf an, mit Nachdruck auf den Abschluss einer entsprechenden Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und der DB AG zu drängen, um im Jahr 2012 bauen zu können.

Das will ich an dieser Stelle auch ganz deutlich sagen, wenn Baden-Württemberg und die Folgen dieser Landtagswahl natürlich politisch eine ganze Menge von Folgen hat, wir müssen uns aber auch über die Folgen für die Bahnpolitik völlig klar werden. Die Landesregierung wird deswegen diesen Moment schon nutzen, um mit dem Bund über die Frage zu sprechen, wenn dort Geld eingespart wird, warum wollen wir das nicht an den Strecken, wo wir wirklich dringenden Bedarf haben und wo die Leute wirklich auch diese Strecke haben wollen, nutzen.

(Beifall CDU)

Das gilt natürlich unabhängig von diesen Landtagswahlen,

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

deswegen war ich bereits im Januar im Bundesverkehrsministerium und habe mich persönlich für die Finanzierung eingesetzt.

(Beifall DIE LINKE)

Weitere Gelegenheit bietet sicher auch der Bahngipfel, den wir im Frühsommer geplant haben.

Meine Damen und Herren, wie Sie sehen ist diese Landesregierung nicht tatenlos, sondern hat ein klares Ziel vor Augen, das sie seit der Wiedervereinigung konsequent verfolgt. Aber eines möchte ich in diesem Zusammenhang ganz deutlich sagen: Der Erwägung, eine finanzielle Prioritätenverschiebung von Fernverkehrs- und Nahverkehrsinvestitionen vorzunehmen, erteile ich eine klare Absage. In diesem Punkt ist sich die Landesregierung einig. Ein Abziehen von Investitionsmitteln von der ICE-Neubaustrecke Leipzig-Halle-Erfurt-Ebensfeld kommt nicht infrage. Damit würde ein Loch gestopft werden und gleichzeitig ein anderes aufgerissen. Die zeitgerechte Inbetriebnahme der ICE-Neubaustrecke ist angesichts der sich daraus ergebenden verbesserten Einbindung Thüringens in das Schienennetz Deutschlands und auch Europas unverzichtbar. Thüringen braucht beides, die Anbindung an das deutsche und europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Eisenbahn sowie gut ausgebaute radiale Achsen, die die Landeshauptstadt als künftigen ICE-Knoten mit den Zentren und Regionen des gesamten Landes komfortabel und schnell verbinden.

(Minister Carius)

Den Verfassern des Alternativantrags sage ich auch, die Landesregierung wird sich auch nicht dafür einsetzen, dass der Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur grundsätzlich Vorrang vor dem Aus- und Neubau von Straßen haben muss. Denn, meine Damen und Herren, es ist völlig klar, wir brauchen die Straße wie die Schiene und wir lassen uns nicht auseinanderdividieren. Wir brauchen ein integriertes Gesamtkonzept, dazu gehören beide Verkehrsträger und da sollten wir nicht aus ideologischen Gründen meinen, wir sollen hier nur auf die Schiene setzen.

(Beifall CDU)

Im Bereich der Straßen haben wir aus guten Gründen geteilte Verantwortlichkeiten. Ich glaube nicht, dass wir hier gut beraten wären, Ihren Weg dort zu verfolgen.

Lassen Sie mich nun ein paar Worte zu dem im Antrag genannten nicht bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Thüringen sagen. Die Thüringer Eisenbahn GmbH hat die Strecken Sonneberg, Neuhaus am Rennweg und Sonneberg-Eisfeld nach zustandsbedingter Sperrung im Jahr 1997 mit Pachtvertrag im Jahr 2001 übernommen und vom Land eine Genehmigung als öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhalten. Die Thüringer Eisenbahn GmbH war aufgrund der für die Wiederinbetriebnahme der Strecken erforderlichen Investitionsmittel nicht in der Lage, diese allein zu finanzieren. Von den Investitionskosten in Höhe von ca. 24 Mio. € förderte das Land damals 90 Prozent aus Regionalisierungsmitteln. Angesichts der in den vergangenen Jahren vollzogenen Sparmaßnahmen zur Haushaltskonsolidierung ist eine Förderung in dieser Höhe heute nicht mehr möglich. Die sogenannte Pfefferminzbahn Straußfurt-Sömmerda-Großheringen wurde ebenfalls im Stilllegungsverfahren nach § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz von der Thüringer Eisenbahn GmbH im Jahr 2004 übernommen. Fördermittel des Landes standen nur noch begrenzt zur Verfügung.

Das Ebelebener Netz ist das Paradebeispiel dafür, dass Gebietskörperschaften Eisenbahninfrastruktur nur bedingt vorhalten können, denn im Stilllegungsverfahren der DB Netz AG haben die Gemeinden Ebeleben, Schlotheim und Menteroda eine kommunale Infrastrukturgesellschaft gegründet und die ehemalige öffentliche Strecke Hohenebra-Ebeleben-Menteroda-Schlotheim im Jahr 2005 übernommen, um den Betrieb dann als nicht öffentliche Eisenbahn auf einfachstem technischen Niveau fortzusetzen. Im Jahr 2010 haben die Gemeinden die Infrastruktur an einen privaten Betreiber abgegeben, da sie die Finanzierung zum Erhalt dieser Infrastruktur nicht mehr gewährleisten konnten. Momentan befindet sich diese Anschlussbahn in einem technischen Zustand, der keinen langfristigen Bestand gewährleistet.

Ein weiteres Beispiel ist die Übernahme der Strecke Ilmenau-Bahnhof Rennsteig-Themar durch die Rennsteigbahn GmbH & Co. KG. Hier wurde in Vereinsarbeit die Strecke wieder ertüchtigt, um auf einfachstem Nebenbahnenstandard die Strecke für touristische Sonderverkehre und einzelne Gütertransporte vorzuhalten.

Die Infrastruktur der Strecken Artern-Roßleben-Nebra und Schönberg-Schleiz West wurden durch die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH im Jahr 2008 ebenfalls im Streckenstilllegungsverfahren von der DB Netz AG gepachtet und die Genehmigung als Eisenbahninfrastrukturunternehmen von meinem Haus erteilt. Bisher ist es dem Unternehmen wegen des erheblichen Finanzierungsbedarfs zur Instandsetzung der Strecken jedoch noch nicht gelungen, den Betrieb auf der Gesamt-

(Minister Carius)

strecke aufzunehmen. Der gesetzlich vorgeschriebene diskriminierungsfreie Zugang zu dieser Infrastruktur kann daher zurzeit nicht gewährleistet werden. Das Land als Genehmigungsbehörde wird prüfen, inwieweit die Genehmigungen unter diesen Voraussetzungen aufrecht erhalten werden können. Ich glaube, die genannten Beispiele haben eines gemeinsam: Es handelt sich ausschließlich um Strecken, die wegen fehlender Wirtschaftlichkeit von der DB Netz AG im Stilllegungsverfahren an andere Eisenbahninfrastrukturbetreiber abgegeben wurden. Dieses Verfahren ist daher für die Mitte-Deutschland-Verbindung nicht anwendbar, da gerade die 2010 abgeschlossene Bedarfsplanüberprüfung des Bundes die Wirtschaftlichkeit der Mitte-Deutschland-Verbindung nach verändertem Projektzuschnitt bestätigt hat. Für die DB AG wird es also überhaupt keine Veranlassung geben, diese Strecke abzugeben. Lassen Sie mich an dieser Stelle auch etwas zu den rechtlichen Rahmenbedingungen sagen, die wir zu beachten haben, wenn wir über die im Antrag genannten Vorschläge sprechen. Die Zuständigkeit für den Neu- und Ausbau von Eisenbahnstrecken des Bundes liegt gemäß Artikel 87 e Abs. 3 und 4 des Grundgesetzes in Verbindung mit § 8 Bundesschienenwegeausbaugesetz generell beim Bund als Eigentümer der Schieneninfrastruktur und der DB Netz AG als deren Betreiber, also bei diesen beiden. Im Rahmen der Bahnreform '94 wurden die bundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland gesetzlich und organisatorisch neu geordnet. Bestandteil der Bahnreform war die Gründung der DB AG als privat organisierte Eisenbahngesellschaft des Bundes, das heißt, dass die Bundesrepublik Deutschland allein Inhaberin aller Aktienanteile ist. Ferner wurde mit der Bahnreform durch die Öffnung der Schienenwege für nicht bundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Markt im Eisenbahnverkehr überhaupt erst geschaffen. Die Strecken und deren Ausrüstung werden durch die DB Netz AG als eigenständige Tochter der DB AG verwaltet. Eine Streckenabgabe der DB Netz AG an Dritte erfolgt daher nur gemäß § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes im sogenannten Stilllegungsverfahren. Demgemäß muss das öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst die dauernde Einstellung des Betriebes bei der zuständigen Aufsichtsbehörde beantragen. Im Rahmen des Antragsverfahrens muss die wirtschaftliche Unzumutbarkeit der Strecke dargelegt und der Nachweis von Übernahmeangeboten an Dritte erfolgen. All diese Voraussetzungen sehe ich bei der Mitte-Deutschland-Verbindung glücklicherweise nicht. Ungeachtet dessen habe ich erhebliche Zweifel, ob das Land oder ein Dritter überhaupt in der Lage wären, eine solche Aufgabe zu übernehmen. Am Zug ist daher in erster Linie der Bund als Eigentümer der Deutschen Bahn AG. Aber seien Sie versichert, die Landesregierung wird sich auch zukünftig mit Nachdruck dafür einsetzen, dass Bund und die Deutsche Bahn den Absichtsbekundungen auch Taten folgen lassen. Dies gilt im Übrigen nicht nur für die Mitte-Deutschland-Verbindung, sondern für den Schienenverkehr in Deutschland und insbesondere in Thüringen insgesamt. In diesem Sinne hat Thüringen auch die Entschließung des Bundesrats „Bahndividende in Infrastruktur, Personal und rollendes Material investieren“ unterstützt.

Gestatten Sie mir an dieser Stelle noch eine Bemerkung zu Ziffer 4 der gestern vorgelegten Neufassung des Antrags: Mit Unterstützung Thüringens hat sich der Bundesrat bereits am 5. März 2010 für die Schaffung der Voraussetzungen für die Finanzierung nicht bundeseigener Eisenbahninfrastruktur für die Einbindung in das Schienengüterfernverkehrsnetz ausgesprochen. Darüber hinaus hat der Bundesrat ebenfalls mit Unterstützung Thüringens die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für eine generelle Mitfinanzierung von nicht bundeseigenen Infrastrukturmaß-

(Minister Carius)

nahmen durch den Bund gefordert. Im Rahmen des Arbeitskreises Bahnpolitik haben die Länder das Thema bereits auf die Tagesordnung gesetzt und den Bund gebeten, die Länder über die aus seiner Sicht beabsichtigten Schritte zur Umsetzung des Bundesratsbeschlusses zu informieren und entsprechend einzubinden. Was die Mitte-Deutschland-Verbindung angeht, sollten Vorschläge, die flankierend zu den Aktivitäten der Landesregierung zu einer Beschleunigung des Ausbaus beitragen, mit der Deutschen Bahn AG und ihrem Eigentümer, dem Bund, diskutiert werden. Es wird Ihnen sicher nicht schwer fallen, Ihren Parteikollegen Winfried Hermann, als Vorsitzenden des Verkehrsausschusses des Bundestags, für diese Diskussion gewinnen zu können. Dann wollen wir im Dienst des allgemeinen Anliegens sehen, wie Thüringen und die Mitte-Deutschland-Schienenverbindung davon profitieren können. Vielen Dank.

(Beifall CDU, SPD)

Vizepräsident Gentzel:

Danke, Herr Minister, für den Sofortbericht.

Ich frage jetzt: Wer wünscht die Beratung zum Sofortbericht unter den Nummern II. 1 und 2 a des Antrags? Ich sehe Nicken in allen Fraktionen. Ich gehe davon aus, wenn es keinen Widerspruch gibt, dass alle Fraktionen die Beratung des Sofortberichts wünschen. Das wird mir signalisiert. Also werde ich jetzt auf Verlangen aller Fraktionen die Beratung zum Sofortbericht zu den Nummern II. 1 und 2 a des Antrags eröffnen. Gleichzeitig eröffne ich die Aussprache zu den Nummern I und II. 2 b, 3 und 4 des Antrags sowie zu dem Alternativantrag.

Vorab eine Bemerkung: Zu der abgesprochenen Redezeit von 25 Prozent kommen jetzt für jede Fraktion aufgrund der Redezeit des Innenministers

(Zwischenruf Carius, Minister für Bau, Landesentwicklung und Verkehr: Des Verkehrsministers.)

noch einmal 7 Minuten hinzu. Das als Dienstleistung für die Fraktionen, um sich da ein Stückchen zu orientieren. Als ersten Redner rufe ich auf den Abgeordneten Untermann von der FDP-Fraktion.

Abgeordneter Untermann, FDP:

Herr Präsident, meine Damen und Herren, der zweigleisige Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung durch den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung abzusichern, ist eines der hervorragenden Ziele der FDP-Fraktion. Diese Forderung bekräftigen wir schon seit geraumer Zeit mit zahlreichen parlamentarischen Initiativen, aber auch bei einem Treffen mit dem Staatssekretär Mücke aus dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Der Staatssekretär kam auf Einladung am 10. März 2011 in die FDP-Fraktion nach Erfurt. Ein Hauptthema des Besuchs war ein Gespräch mit Vertretern der DB AG Thüringens zur Finanzierungsvereinbarung der Mitte-Deutschland-Verbindung. Im Ergebnis dieses Gesprächs konnte Folgendes festgestellt werden - das wurde vom Minister auch schon erwähnt -: Die Bedarfsplanüberprüfung zur zweiten Baustufe ist abgeschlossen. Es wurde ein positiver Nutzen-Kosten-Faktor ermittelt. Er beträgt 1,5. Zur Erklärung: Alles, was über 1 ist, ist wirtschaftlich, also haben wir die wichtigste Voraussetzung schon erfüllt, um diese Sache in Angriff zu nehmen.

(Abg. Untermann)

(Beifall FDP)

Die DB AG sichert für das Frühjahr 2012 planerisch das Baurecht, also die Ausführungsreife ab und wir haben nach den neuesten Erkenntnissen, die wir von der DB AG Thüringen haben, vielleicht sogar noch, dass es noch Ende dieses Jahres wird, damit eben auch gleich gezeigt wird, dass unser Bemühungen, da etwas zu erreichen, kleine Früchte trägt. Wichtig ist, dass die MDV als Projekt in den vordringlichen Bedarf aufgenommen wird. Durch Erfüllung dieser Grundbedingungen rechnen wir damit, dass die Finanzierungsvereinbarung zeitnah abgeschlossen wird, so dass mit dem nächsten Bauabschnitt begonnen werden kann. Mit der Inbetriebnahme der ICE-Neubau-Strecke Nürnberg-Erfurt und Leipzig-Halle-Berlin entsteht für Thüringen mit Knotenpunkt Erfurt eine einmalige Chance, seine zentrale Lage verkehrstechnisch zu stärken. Für die Landesregierung stehen große Aufgaben an, denn Thüringen und Erfurt muss seine Attraktivität steigern, und das auf allen Gebieten. Ich möchte hier vielleicht das Bemühen, die BUGA nach Erfurt zu holen, als positiven Punkt zu sehen, denn in dieser Richtung müssen wir vorgehen, damit die Leute nicht wegfahren, damit sie auch hierherkommen.

In Erfurt entsteht einer von zwei Knotenpunkten der DB AG deutschlandweit, der zweite ist in Mannheim. Im 20- bis 30-Minuten-Takt - gleich einem Pulsschlag muss man sich das vorstellen - treffen hier die Züge ein, erst einmal die Regionalzüge, dann kommen die Fernverkehrszüge. Dann geht das wie im Pulsschlag immer rein und raus. Da kann man sich vorstellen, wie das dann aussieht. Bis dahin müssen alle Zubringer der Region - auch die MDV - den Anforderungen entsprechen, um einen 30-Minuten-Takt zu gewährleisten ohne Verspätungen und andere Störungen.

Welche Vorteile verspricht sich die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN von alternativen Betreibermodellen?

Zu Punkt Ihres Antrags: Die benannten Modelle Pfefferminzbahn, Sonneberger Netz und Ebeleberner Anschlussbahn kann man aufgrund Größe und Zugbelegung nicht vergleichen. Es sind sogenannte geschlossene Systeme, also in Hand eines Betreibers. Diese alternativen Betreibermodelle haben die Netztrassen von der DB gepachtet und sind für die Kosten der Betreibung und Unterhaltung verantwortlich, also nicht zu vergleichen mit diesem Thema.

In Punkt 2 fordern Sie eine Berichterstattung zum Status der Verhandlungen mit dem Bund. Ja, das ist wichtig. Wie ich bereits im Vorfeld erwähnte, stellt die Finanzierung der MDV eines unserer Ziele im Bereich Verkehr dar. Was Sie mit einer Prioritätenverschiebung von Fern- und Nahverkehrsinvestitionen erzielen wollen, ist fraglich. Der SPNV ist Landesaufgabe und wird vom Bund unter anderem auch durch die Regionalisierungsmittel finanziell unterstützt. Das ist - wie schon gesagt - Verteilung linke in die rechte Hosentasche.

Zu Punkt 3: Den zweigleisigen Ausbau und der Infrastrukturbetrieb der Trasse durch das Land, Private oder öffentliche Dritte durchführen zu lassen - wie soll das funktionieren? Die DB ist Eigentümer, wie auch schon erwähnt, der Netze. So muss deren Einverständnis vorliegen, wenn das Netz verpachtet oder verkauft werden soll. Ich sprach eben von einem geschlossenen System. Das würde eben auf diese MDV nicht zutreffen. Das Gleis von Gera nach Jena wäre dann in Hand der DB und das Gleis von Jena nach Weimar und Erfurt wäre in privater Hand, also zwei Infrastrukturbetreiber. Der § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes regelt die Abgabe von Eisenbahninfrastruktur.

(Abg. Untermann)

tureinrichtungen. Die besagte Bahn müsste zustimmen. Oder wollen Sie die DB enteignen? Nicht mit der FDP.

Welche Erfolgsaussichten sehen Sie, dass eine solche Investition wie bei der MDV von einem Privatunternehmen durchgeführt werden kann? Eine Privatisierung, wie stellen Sie sich das vor? Ich stelle eine Refinanzierung wie bei den ÖPP-Straßenprojekten infrage, wo wir unter anderem hier mit der Maut-Gebühr arbeiten können, ganz zu schweigen vom bürokratischen Aufwand bei der Übertragung und bei der praktischen Betreibung der Strecke.

Ich möchte einige Zahlen und Fakten, Stand Ende 2010, erwähnen, welche Eigenmittel die Bahn erbracht hat bzw. erbringen will. Im Jahr 2009 sind 1,8 Mrd. € zusätzliche Mittel aus Eigenmitteln in das Netz geflossen, 2010 waren es 2 Mrd. €; 2011 werden 3 Mrd. €, 2012 3,8 Mrd. € und 2013 4 Mrd. € erwirtschaftete Eigenmittel aus der Infrastruktur in die Infrastruktur der Bahn fließen. Der Bund muss weiterhin Eigentümer des Schienennetzes bleiben. Die Gewinne, die durch DB Netz AG erwirtschaftet werden, müssen zur Verbesserung der Infrastruktur verwendet werden. Wir unterstützen die Überlegungen des Bundesministers zum Finanzkreislauf Schiene. In der Drucksache 64/10 - Beschluss des Bundesrats - wird vorgeschlagen, die Trassenerlöse und Stationsentgelte ausschließlich für die Infrastruktur zu verwenden ohne Abführung an den Konzern - langfristig gesehen eine gute Lösung.

Sie möchten finanzielle Prioritätenverschiebung von Fernverkehrs- zu Nahverkehrsinvestitionen. Ihr Antrag stellt eine Verschiebung - wie schon gesagt - von der linken in die rechte Hosentasche dar. Außerdem vergleichen Sie Äpfel mit Birnen. Deshalb werden wir diesen Antrag ablehnen.

Zum Alternativantrag der Fraktion DIE LINKE muss ich sagen, die Punkte 1 bis 3 könnte ich sofort übernehmen. Aber in Punkt 4 bin ich natürlich mit Ihnen nicht einverstanden. Hier muss ich dem Minister zustimmen, dass wir eine Maßnahme der anderen nicht vorziehen können. Also Schienenbaumaßnahmen, Straßenbaumaßnahmen im Bundesverkehrswegeplan sollten gleichberechtigt behandelt werden. So können wir der Sache dann leider nicht zustimmen. Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

(Beifall FDP)

Vizepräsident Gentzel:

Danke, Herr Abgeordneter. Das Wort hat jetzt Abgeordneter Scherer von der CDU-Fraktion.

Abgeordneter Scherer, CDU:

Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen, es ist vorhin schon einmal gesagt worden, wir sind uns, glaube ich, über die Zustandsbeschreibung und über das Ziel alle einig. Wo die Einigkeit nicht mehr ganz so groß ist, ist die Frage, wie erreicht man das Ziel.

Zur Zustandsbeschreibung: Ich kann mit dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Frau Schubert, wo die Zustandsbeschreibung steht, ohne Weiteres mitgehen, wenn Sie zuerst schreiben: Trotz vielfacher Willenserklärung der Bundesregierung und der Deutschen Bahn AG existiert noch immer keine Finanzierungsvereinbarung für den dringend notwendigen, durchgängig zweigleisigen Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung auf zwei Abschnitten zwischen Weimar

(Abg. Scherer)

und Gera, so ist es richtig, weil es schon seit 1993 eine entsprechende Verpflichtung des Bundes gibt. Im Bundesverkehrswegeplan ist ein vordringlicher Bedarf 1993 da hineingeschrieben worden. Sie haben natürlich recht, es hat sich nicht viel getan. Die Ausbaustufe 1 ist zwar gekommen, aber die Ausbaustufe 2, nämlich die Zweigleisigkeit und der Ausbau für eine Geschwindigkeit von 160 km/h und die Elektrifizierung, die fehlt in diesem Bereich weitgehend, jedenfalls auf der wichtigen Strecke, auf die es uns allen ankommt, Erfurt-Jena-Gera. Das ist die Strecke, die für uns im Moment die wichtige ist. Ich kann auch mitgehen, wenn Sie im Weiteren in Ihrer Begründung - ich hänge mich an Ihrem alten Antrag entlang, weil ich den neuen erst gestern bekommen habe - schreiben: Die Mitte-Deutschland-Verbindung Erfurt-Weimar-Jena-Gera ist die meistbefahrene Nahverkehrsstrecke in Thüringen. Aufgrund ihrer Eingleisigkeit zwischen Weimar und Großschwabhausen sowie Neue Schenke und Stadtroda ist jedoch keine angemessene Bedienung möglich. Auch das ist richtig.

Es ist auch richtig, dass der Fernverkehr, was Sie im nächsten Absatz schreiben, in der nächsten Zeit wohl nicht die tragende Rolle spielen wird, weil die Priorität auch für uns letztlich dann auf dem Nahverkehr, auf dem Regionalverkehr liegt. Sie haben geschrieben, die Priorität der Landesregierung muss deshalb aktuell darauf liegen, den Nahverkehr auf dieser Strecke endlich funktionstüchtig zu gestalten. Das sind die Punkte, wo wir alle, glaube ich, mitgehen können.

Jetzt kommt allerdings der Schwenk dahin, wenn Sie sagen, es ist deshalb zu erwägen, ob die Mitte-Deutschland-Verbindung im Sinne dieses Beschlusses - da kommen jetzt zum Beispiel die Pfefferminzbahn, die jedenfalls Mitglieder des Landtags in früheren Jugendzeiten gern benutzt haben, wie mir vorhin gesagt wurde. Wobei ich eben gerade noch einmal gegoogelt habe. Mir wurde gesagt, die heißt deshalb Pfefferminzbahn, weil sie so langsam gefahren wäre und immer noch fahren würde, dass man das Pfefferminzkrout, das am Rande wächst, während der Fahrt pflücken kann. Ich habe es eben noch einmal gegoogelt. Das stimmt nicht. Die heißt deshalb Pfefferminzbahn, weil in Köllda viel Pfefferminz angebaut wurde und zum Abtransport dieser Pfefferminzmengen hat man die Bahn in erster Linie gebaut.

(Zwischenruf Carius, Minister für Bau, Landesentwicklung und Verkehr: Sehr richtig.)

(Beifall DIE LINKE)

(Zwischenruf Abg. Kuschel, DIE LINKE: Wir danken Ihnen, dass Sie das aufklären konnten.)

Herr Kuschel, danke, dass ich Ihnen auch mal etwas erklären konnte.

Ich habe eben gesagt, mit den Zustandsbeschreibungen können wir von der CDU-Fraktion natürlich mitgehen. Die Frage ist, wie kommen wir zum Ziel? Da geht es etwas auseinander. Die Frage ist nämlich, wie kommen wir möglichst schnell zum Ziel? Möglichst schnell zum Ziel kommen wir meines Erachtens nicht, wenn wir dieses große Rad drehen wollen, das Sie, Frau Schubert, vorhaben zu drehen. In der Sache, wäre ich auch dafür, so ein großes Rad zu drehen, wenn es um Regionalisierung geht. Aber wenn wir dieses Rad jetzt anfangen zu drehen, glaube ich, an dem Rad für diese Strecke jedenfalls, die nicht mit der Pfefferminzbahn vergleichbar ist, da drehen wir in zehn Jahren noch an dem Rad, ohne dass wir etwas bewirkt haben. Deshalb meine ich, wir sollten uns in erster Linie darauf versteifen und das machen, was der Minister in seinem Vortrag gesagt

(Abg. Scherer)

hat, nämlich zu versuchen - und da mit aller Macht hintendran zu stehen -, die jetzige vorgesehene Finanzierung von 50 Mio. € Bundesfinanzierung für den zweigleisigen Ausbau voranzubringen und da alle Macht hineinzulegen, damit diese Finanzierung auch zustande kommt und schon für das Jahr 2012 zustande kommt und sich da konkret schon etwas tut. Das muss in meinen Augen das sein, wo wir uns alle anstrengen müssen, wo wir was dafür tun müssen, und das nicht nur hier, soweit wir es von hier aus können, sondern auch Bundestagsabgeordnete, die wir jeweils aus den Parteien ansprechen können, dass auch die sich dafür einsetzen, dass der Bund die 50 Mio. zur Verfügung stellt. Nur dann kommen wir weiter.

Das andere ist eine Frage, über die man länger diskutieren kann. Wobei man auch sehen muss, wenn wir über Regionalisierung reden, wir haben hier schon oft darüber geredet, wie wenig Geld das Land Thüringen hat und wie wenig es in Zukunft noch haben wird, nämlich immer weniger von heute aus gesehen. Da ist es, glaube ich, ein frommer Wunsch zu meinen, dass der Bund dann auch das entsprechende Geld rüberschleusen wird. Wenn überhaupt, wird er vielleicht über Regionalisierung mit sich reden lassen, aber bezüglich der finanziellen Mittel wird er sagen, wenn ihr es haben wollt, dann nehmt es doch, aber guckt wie ihr es finanziert. Da hilft auch PPP in meinen Augen nicht viel weiter, weil PPP im Grunde genommen auch nur eine Art der Finanzierung ist. Das heißt, bezahlen müssen wir es im Endeffekt dann doch selbst. Die 50 Mio. € sind aber letztlich auch nur ein Teilbetrag, das geht bei so einer Strecke am Schluss über die finanziellen Verhältnisse des Landes Thüringen hinaus. Deshalb noch einmal zusammenfassend: Ich halte es für wichtig, dass wir uns alle dafür einsetzen, dass die 50 Mio. € kommen. Dann geht es auf dieser Strecke auch voran. Wichtig wäre es, wenn es tatsächlich voranginge. Danke schön.

(Beifall CDU)

Vizepräsident Gentzel:

Danke, Herr Abgeordneter. Das Wort hat jetzt die Abgeordnete Schubert von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abgeordnete Schubert, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:

Herr Präsident, meine Damen und Herren. Herr Carius, um vielleicht ein Missverständnis aufzuklären: Das, was ich am Anfang gesagt habe zu dem Ergebnis, stand so in der Zeitung im Lokalteil. Es stimmt mich eher skeptisch, wenn Sie gesagt haben, Sie haben Stillschweigen vereinbart. Es sind doch eigentlich Sachen, die gerade das Parlament angehen. Da wundere ich mich dann schon ein bisschen.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Ich habe mit Freude zur Kenntnis genommen, dass Sie sich uns offensichtlich in der Haltung zu Stuttgart 21 zumindest angenähert haben. Sie haben zwar gesagt, Sie können nicht mitgehen, wenn es um die Verschiebung der Prioritäten vom Fern- auf den Nahverkehr geht, aber genau das wäre das, wenn Sie hoffen, dass dadurch Gelder frei werden, die am Ende auch der Mitteldeutschland-Verbindung zugute kommen. Diese Haltung begrüßen wir ausdrücklich.

(Abg. Schubert)

Sie haben gesagt, die DB Regio hat gar keine Veranlassung, diese Strecke abzugeben. Richtig. Ich erwarte auch nicht, dass die DB Regio auf das Land Thüringen zugeht, sondern, deswegen der Prüfauftrag, da muss das Land Thüringen aktiv werden, wenn man da weiter kommen will. Natürlich sind die rechtlichen Rahmenbedingungen möglicherweise im Moment so, dass es schwierig ist, aber es gibt schließlich den Bundesratsbeschluss, der genau so etwas voranbringt und ausloten soll. Ich habe Sie vielleicht nicht ganz richtig verstanden, aber Sie haben einerseits gesagt, dass Sie das für die MDV nicht für möglich halten - das kann sogar herauskommen am Ende, aber deswegen wollen wir es zumindest einmal prüfen -, gleichzeitig aber an dieser Umsetzung in einem Arbeitskreis mit den Ländern oder in einem entsprechendem Gremium arbeiten. Deswegen verstehe ich das jetzt nicht. Setzen Sie solche Sachen um oder nicht?

An dieser Stelle sei erwähnt, dass es in unserem Punkt 3 des Antrags explizit um die Prüfung dieser Trasse sowie weiterer Trassen geht. Ich verweise nochmals auf Ihre Koalitionsvereinbarung und die Lückenschlüsse der Höllentalbahn und Werratalbahn. Dazu habe ich von Ihnen noch nichts gehört. Wenn Sie schon für die MDV ablehnen, so eine Prüfung durchzuführen mit den Argumenten, die möglicherweise berechtigt sind, dann ist es umso angezeigt, sich bei der Höllentalbahn und der Werratalbahn solche Gedanken zu machen und deswegen die Bitte, diesen Antrag an den Ausschuss zu überweisen. Das sind genau die Arbeitsfelder, an denen Sie gemäß Koalitionsvereinbarung arbeiten müssen, das ist genau das, womit sich der Verkehrsausschuss beschäftigen sollte. Deswegen die Bitte, diesen Antrag zu überweisen und das dort weiter zu diskutieren.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Ich möchte aus einer Parlamentsdebatte in diesem Landtag von 1993 zitieren. Dort hat der Abgeordnete Preller von der SPD Folgendes gesagt: „Weshalb es notwendig ist, die A 4 zwar durchgehend sechsspurig, also für enorme Verkehrszuwächse auszubauen, die parallel dazu verlaufenden Bahnlinien in einem Zustand zu belassen, der unter dem Niveau von '45 liegt, ist sowieso unbegreiflich.“ Liebe Kolleginnen und Kollegen von der SPD-Fraktion, diese Leidenschaft, die Herr Preller damals gezeigt hat, vermisste ich bei Ihnen. Diese Bemerkung sei mir gestattet: Wenn sich die Leidenschaft für verkehrspolitische Themen in Anträgen wie „Kfz-Kennzeichen sind gelebte Identität“ erschöpft, dann ist das nicht die Leidenschaft, die wir brauchen, um Thüringen verkehrspolitisch, gerade im Bahnbereich weiter voranzubringen.

(Zwischenruf Carius, Minister für Bau, Landesentwicklung und Verkehr: Glauben Sie mir, da machen wir noch viele andere Dinge.)

Im Ausschuss sind Sie immer sehr ruhig, wenn es um diese Themen geht. Dann beweisen Sie es, dass Sie darüber diskutieren wollen und stimmen Sie der Überweisung zu. Dann nehme ich diese Bemerkung zurück und werde mich dafür auch entschuldigen.

(Zwischenruf Abg. Tasch, CDU)

Die Bundestags-SPD-Fraktion hat übrigens eine Kleine Anfrage im Bundestag - das wäre hier im Vergleich zum Landtag eine große gewesen - auch u.a. zur MDV gestellt und die Antwort - die ist zehn Wochen alt - war, dass die Bundesregierung erwartet, dass die erste Baustufe der MDV - und

(Abg. Schubert)

das ist genau das zweite Gleis - bis Ende 2012 vollzogen wird. Das ist zehn Wochen alt. Das heiße, eigentlich sollte Ende 2012 dieses Gleis liegen. Es wäre schön, wenn das radioaktive Material, was da jetzt leider aus Fukushima austritt, auch so kurze Halbwertszeiten hätte wie solche Aussagen, meine Damen und Herren.

Noch mal: Wir wollen das Ergebnis des Prüfauftrags nicht vorwegnehmen. Vielleicht noch mal an die Adresse der Linksfraktion, die sich davor fürchtet, öffentlich-private Modelle zu diskutieren bzw. umzusetzen. Niemand hat sich bis jetzt beschwert über das Sonneberger Netz, offensichtlich funktioniert es und offensichtlich sind das Modelle, die wir auch auf anderen Strecken testen können.

Vielleicht noch mal, um dem vorzubeugen, und da bin ich jetzt bei FDP, die ja gemutmaß hat, wir wollen jemanden enteignen. Nein, ich glaube, hier geht es eher darum, dass das, was wir vorschlagen, eigentlich genau zu dem gehört, was man als liberalen Markenkern bezeichnen müsste. Aber ich habe festgestellt anhand der Rede von Herrn Untermann, dass Sie wahrscheinlich noch ein paar Jahre brauchen, um diesen liberalen Markenkern wieder zu entdecken.

(Zwischenruf Abg. Untermann, FDP: Enteignung ist kein liberaler Machtkampf.)

(Beifall FDP)

Eben, es geht aber nicht um Enteignung an dieser Stelle.

(Zwischenruf Abg. Bärwolff, DIE LINKE: Eigentum und Diebstahl.)

Es geht nicht um Enteignung, das ist sozusagen eine Missinterpretation unseres Antrags, die ist, glaube ich, einfach nicht statthaft, Herr Untermann, und ich erwarte mir von Ihnen da einfach eine niveauvollere Begründung bzw. einen niveauvolleren Beitrag, als uns Enteignung vorzuwerfen. Das ist einfach nicht angemessen.

Im Prinzip ist die Weigerung - oder vielleicht ändern Sie noch Ihre Meinung, im Ausschuss entsprechend da weiterzudiskutieren - schlecht, denn wir fordern immer von der Wirtschaft Innovationsfähigkeit. Wir hätten hier die Möglichkeit, lokale Unternehmen in Thüringen zu fördern, ihnen Aufgaben zu geben, Arbeitsplätze zu schaffen. Deswegen ist nicht zu verstehen, dass Sie das ablehnen. Ich mache es nicht gern, weil man über Herrn Trautvetter auch Schlechtes sagen kann, aber im Bereich Verkehr hat er einiges gestemmt. Er war nämlich derjenige, der bei dem Sonneberger Netz vorangeschritten ist. Wir brauchen mehr Mut und wir brauchen auch Innovationsfähigkeit, sonst kommen wir in Thüringen nicht weiter. Vielen Dank.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsident Gentzel:

Danke, Frau Abgeordnete. Das Wort hat jetzt Abgeordnete Doht von der SPD-Fraktion.

Abgeordnete Doht, SPD:

Herr Präsident, meine Damen und Herren, es ist hier schon gesagt worden, die Mitte-Deutschland-Verbindung, der zweigleisige und durchgängig elektrifizierte Ausbau ist sicherlich Ziel aller Landtagsfraktionen und es ist neben der Fertigstellung der ICE-Trasse von München über Nürnberg nach Berlin das wichtigste Infrastrukturvorhaben im Bereich Bahninfrastruktur hier in Thüringen.