

A n t r a g

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Mitte-Deutschland-Verbindung bis 2014 zweigleisig ausbauen

Die Landesregierung wird aufgefordert,

1. über den Status des Sonneberger Netzes, der "Pfefferminzbahn" und der Ebelebener Anschlussbahn sowie, falls bekannt, über weitere Projekte alternativer Betreibermodelle, insbesondere über die Erfahrungen, den Status und die Planungen bezüglich der Zusammenarbeit mit den dort tätigen Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen zu berichten;
2. a) über den Status der Verhandlungen mit der Bundesregierung und der Deutschen Bahn AG zum Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung zu berichten;
b) sich weiter nachdrücklich dafür einzusetzen, die Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen Weimar und Gera bis 2014 durchgängig zweigleisig auszubauen; wenn nötig, ist hierzu auch eine finanzielle Prioritätenverschiebung von Fernverkehrs- zu Nahverkehrsinvestitionen zu erwägen;
3. zu prüfen, ob der zweigleisige Ausbau und der Infrastruktur-Betrieb der Trasse (Erfurt)–Weimar–Jena–Gera–(Gößnitz) sowie weiterer Trassen, alternativ zum bundeseigenen Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen, durch das Land oder private oder öffentliche Dritte durchgeführt werden kann. Insbesondere soll dabei geprüft werden, inwieweit die Übernahme von Trassen in die Verantwortung des Freistaats zu einer schnelleren Umsetzung von Maßnahmen, zu Qualitätsverbesserungen und Kostensenkungen beitragen kann.

Begründung:

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 und Gera. Wenn der Ausbau wie vorgesehen im Jahr 2014 abgeschlossen werden soll, muss die Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und DB Netz AG umgehend getroffen werden.

Aufgrund der zunehmend knapper werdenden Finanzmittel auf Bundesebene, ist jedoch mit weiteren Verzögerungen zu rechnen. Es ist deshalb gleichzeitig zu erwägen, ob es anderweitige Realisierungsmöglich-

keiten für den Ausbau dieser wichtigen Thüringer Verkehrsader gibt. Die bereits vorhandenen Erfahrungen mit alternativen Modellen in Thüringen können hier als ein Ausgangspunkt dienen, auch wenn diese jeweils einen anderen, kleineren Rahmen haben.

Gleichzeitig besteht laut des Beschlusses des Bundesrates vom 5. März 2010 (Bundesratsdrucksache 64/10) zwischen den Bundesländern Einigkeit, dass sie, unter Berücksichtigung der Restriktionen durch Artikel 87 e Grundgesetz (GG) (Eigentumsvorbehalt des Bundes für die Bahninfrastruktur), eine größere Verantwortung für regionale Bahnstrecken übernehmen können und wollen.

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. Es kommt regelmäßig zu inakzeptablen Zuständen, die dringend beseitigt werden müssen. So führt die Verspätung eines Zuges sofort zu Störungen im gesamten Betriebsablauf. Ein, dem Aufkommen angemessener, 20-Minuten-Takt ist aufgrund dieses Kapazitätsengpasses nicht realisierbar. Anschlüsse können aufgrund der Restriktionen durch die Eingleisigkeit nicht abgesichert werden, wodurch die Reisezeit bei Umsteigern oftmals schon bei planmäßigem Bahnbetrieb inakzeptabel verlängert wird.

Ab Weimar findet auf der Mitte-Deutschland-Verbindung schon seit Anfang des Jahrhunderts kein Fernverkehr mehr statt. Durch die geplante Inbetriebnahme der Neubautrasse VDE 8.2 Erfurt–Halle im Jahr 2015 verliert auch die Strecke Erfurt–Weimar nach Planungen der Deutschen Bahn AG an Bedeutung für den überregionalen Verkehr. Nur einzelne IC-Zugpaare sind noch vorgesehen. Dies ist eine falsche Entwicklung. Die Mitte-Deutschland-Verbindung hat bei entsprechendem Ausbaustand das Potenzial überregionale Verkehre auf der West-Ost-Achse aufzunehmen und die Oberzentren Gera und Chemnitz direkt an das überregionale Schienennetz anzubinden. Kurz- und mittelfristig wird dies jedoch nicht zum Tragen kommen, da die Deutsche Bahn AG eine entgegengesetzte Strategie fährt, konkurrierende Unternehmen derzeit nicht aktiv sind und die Länder keine Handlungsoption haben, Fernverkehr selbst zu bestellen. Sachsen plant die Verbindung nach Chemnitz sogar noch weiter auszudünnen.

Die Priorität der Landesregierung muss deshalb aktuell darauf liegen, den Nahverkehr auf dieser Strecke endlich funktionstüchtig zu gestalten und sich diesbezüglich bei Bedarf nicht nur auf die Deutsche Bahn AG und den Bund verlassen zu müssen. Im Zuge der Föderalismusreform wurde bereits der Schienenpersonennahverkehr auf die Länder übertragen. Dessen Nutzung konnte in der Folge deutlich verbessert werden. Diese erfolgreiche Gewichtsverlagerung sollte deshalb auch nach Meinung der Bundesländer (Bundesratsdrucksache 64/10 [Beschluss]) fortgesetzt werden. Es ist deshalb zu erwägen, ob die Mitte-Deutschland-Verbindung im Sinne dieses Beschlusses und auf Basis der Erfahrungen mit dem Sonneberger Netz (Eisfeld–Sonneberg–Neuhaus am Rennweg), der "Pfefferminzbahn" (Straußfurt–Sömmerda–Großheringen) und weiterer Betreibermodelle eigenverantwortlich betrieben werden könnte. Die Landesregierung wird deshalb um Berichterstattung gebeten, wie diese Betriebsmodelle konstruiert sind und welche Erfahrungen damit gemacht wurden.

Die bereits in den Medien gemeldeten guten Erfahrungen beispielsweise mit der Instandsetzung und dem Betrieb des Sonneberger Netzes und der "Pfefferminzbahn" durch die Thüringer Eisenbahn GmbH, sowie der Anschlussbahn um Ebeleben durch die Regiobahn Thüringen GmbH geben Anlass zur Annahme, dass eine ähnliche positive Zusammenarbeit auch auf die Mitte-Deutschland-Verbindung übertragen werden könnte. So waren laut Medienberichten die Kosten im Sonneberger Netz für die Instandsetzung nur etwa halb so hoch, wie im Vorfeld von der Deutschen Bahn geschätzt.

Das aktuelle Bundesschienenwegeausbaugesetz setzt zusammen mit Artikel 83 e des Grundgesetzes der Finanzierung von Investitionen und dem Betrieb durch nichtbundeseigene Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen enge Grenzen, die nur durch gemeinsame Gesetzgebung von Bundestag und Bundesrat behoben werden können. Hier ist zu erwägen, ob die Landesregierung die Bundesratsinitiative in Bundesratsdrucksache 315/08 nochmals aufgreift und damit die vom Bundesrat geforderte Flexibilisierung vorantreiben kann.

Die Finanzierung der Eisenbahn-Infrastruktur sollte an die der Straßeninfrastruktur angenähert werden. Überregionale Trassen sollten weiterhin durch den Bund verantwortet werden. Regionale Trassen durch die Länder. Lokale Trassen, wie bei Ebeleben, können durch die Kreise oder Städte übernommen werden. Zweckgemeinschaften mehrerer kommunaler Träger sollten dann ebenfalls problemlos möglich werden. Für die Übernahme der Trassen durch die Länder muss diesen, analog zu den Regionalisierungsmitteln im Nahverkehr, eine Ausgleichszahlung zugewiesen werden. Die bevorstehende Überarbeitung der Regionalisierungsmittel bietet hier einen guten zeitlichen Ansatzpunkt.

Da auch der Koalitionsvertrag der Bundesregierung zumindest für den Schienengüterverkehr entsprechende Regelungen vorsieht, scheint eine Umsetzung grundsätzlich zügig möglich.

Die dadurch entstehende Möglichkeit Eisenbahn-Infrastruktur im Wettbewerb zu vergeben, böte große Chancen für eine Senkung der Kosten und die Erhöhung der Qualität, wie dies analog bei der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs der Fall ist. Sicherheits-, Qualitäts- und Lohnstandards können durch eine weitere Stärkung der Bahnaufsicht und der Tarifparteien sichergestellt werden.

In diesem Rahmen stattfindende Öffentlich-Private-Partnerschaften in ihren vielfältigen Ausprägungen bedürfen stets einer besonders gewissenhaften Betrachtung und Abwägung. Im Fall der Mitte-Deutschland-Verbindung scheint es aufgrund der positiven Erfahrungen auf anderen Trassen in der Nutzen-Risiko-Abwägung lohnenswert, auch diesen Weg zu evaluieren.

Für die Fraktion:

Siegismund