

## Rede von Dr. Gudrun Lukin 26.4.2023 (Plenarprotokoll 7/107)

### Zugverkehr in Ostthüringen nicht abhängen: Saalebahn und Mitte-Deutschland-Verbindung in Qualität und Quantität weiter ausbauen!

Aktuelle Stunde auf Antrag der Fraktion der SPD - Drucksache 7/7702

Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Besucher!  
Das Thema unserer heutigen Aktuellen Stunde heißt „Zugverkehr in Ostthüringen nicht abhängen – Saalebahn und Mitte-Deutschland-Verbindung in Qualität und Quantität weiter ausbauen!“ Das Thema „Bahnverkehr“ bewegt im wahrsten Sinne des Wortes derzeit nicht nur Thüringen, sondern ganz Deutschland – das Deutschland-Ticket, Fahrplangestaltung, Zugausfälle, Fachkräftemangel, Pünktlichkeit, Baumaßnahmen, Streckenreaktivierung – die Bandbreite ist groß. An dieser Stelle ein Dank an die Landesregierung: Mit der rechtzeitigen Veröffentlichung der Fahrpläne für 2024

*(Zwischenruf Abg. Tasch, CDU: Endlich!)*

wurde wieder die Möglichkeit einer öffentlichen Diskussion für Stellungnahmen und Vorschläge aufgemacht. Das heutige Thema, das haben Sie schon gehört in den Beiträgen, ist sehr vielschichtig. In erster Linie ist es ein Bundesthema. Die Finanzierung der Infrastruktur der Bahn wurde in den vergangenen Jahren nicht aufgeholt, sondern sie ist so, wie sie hinterlassen wurde. Die Regionalisierungsmittel wurden zwar durch die jetzige Bundesregierung erhöht, aber wir können einschätzen, dass auch sie noch nicht ausreichen.

Mit der Elektrifizierung – jetzt zur Mitte-Deutschland-Verbindung – und dem zweigleisigen Ausbau der MDV – die Strecke Weimar–Gera–Gößnitz ist gemeint – werden die Voraussetzungen geschaffen, damit in Zukunft mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden kann, damit ein S-Bahn-ähnlicher Takt zwischen Gera und Erfurt ermöglicht wird und die bestehende Fernverkehrslinie vom Ruhrgebiet bis Gera durchgehend elektrisch betrieben und bis Chemnitz verlängert werden kann.

Darüber hinaus hoffen wir, dass sie auch für den Güterverkehr ertüchtigt wird. Hier wünschen wir uns, dass die DB zügig mit der Realisierung der Baumaßnahmen beginnt. Thüringen hat mit der Vorfinanzierung der Vorplanung für den zweigleisigen Ausbau dafür Voraussetzungen geschaffen. Und Thüringen war es auch – an der Stelle speziell der MP – der die Elektrifizierung in den vordringlichen Bedarf mit hineinbekommen hat.

*(Beifall DIE LINKE)*

Nach bisherigen Vorstellungen der DB sollen 2026 erste Bauvorbereitungen für die Elektrifizierung und 2027 die Hauptarbeiten beginnen. Wir hoffen, dass dort der Bund dann auch die erforderlichen Mittel mit zur Verfügung stellt.

Für die Gegenwart wäre es gut, wenn längere Züge auf der MDV eingesetzt werden könnten. Eine Schulklasse, eine Wandergruppe im Berufsverkehr oder zu Zeiten, wenn nur ein Waggon kommt, und der Begriff „Sardinenbüchse“ ist eine Schmeichelei für die Fahrt zwischen Jena und Weimar/Erfurt.

Zur Saalebahn: Seit der IC-Verkehr über Erfurt führt, ist die Anbindung von Saalfeld über Jena nach Halle bzw. Erfurt und Berlin deutlich schlechter geworden. Das war eine Entscheidung des Bundes. Thüringen hat versucht, mit der Verlängerung des Franken-Thüringen-Expresses nach Leipzig gegenzusteuern und darüber hinaus eine gute Anbindung nach Halle zu ermöglichen. Die Planungen für 2024 bringen jedoch für die Anrainer auf der Strecke erhebliche Verschlechterungen mit sich. Der bisherige 30-Minuten-Takt der Regionalbahn entfällt, die Verbindung zum IC-Knoten nach Halle wird länger. Damit im Zusammenhang befürchten sicher die Anliegerstädte nicht nur schlechtere Bedingungen für Fahrgäste, Kapazitätsengpässe im Regionalverkehr, sondern auch Standortnachteile.

Sehr geehrte Damen und Herren, zwar hat die DB Mitte April etwas Entwarnung gegeben und angekündigt, dass nun doch wenigstens fünf Intercityzugpaare pro Richtung und Tag zum Fahrplanwechsel im Dezember geplant werden können, aber das hat natürlich auf die Planung des gesamten Geschehens auf der Saalebahn erheblichen Einfluss, und diese Verspätung der Bekanntgabe lässt sich nicht so schnell rückgängig machen. Die IC sind zwischen Nürnberg und Leipzig mit Thüringer Halten in Saalfeld, Rudolstadt und Jena unterwegs, fahren dann weiter ohne Umstieg ab Nürnberg in Richtung Stuttgart und Karlsruhe. Von Leipzig aus soll der Umstieg nach Berlin funktionieren. Dafür entfällt jedoch der bisher vom Freistaat mit 3,5 Millionen Euro jährlich mitfinanzierte Franken-Thüringen-Express mit rund zehn Halten in Thüringen. Nutzer der IC-Züge müssen nun Fernverkehrspreise zahlen, das 49-Euro-Ticket ist dort nicht zugelassen. Der Grund ist jedoch, dass der Fernverkehr bisher privatwirtschaftlich ausgerichtet ist – ein Anachronismus, denn die Bahninfrastruktur muss vom Bund finanziert werden und ihr Auftrag sollte gerade in den jetzigen Zeiten gemeinwohlorientiert sein.

*(Beifall DIE LINKE)*

Die Forderung nach Nutzung des Deutschland-Tickets als attraktive Alternative zum Individualverkehr auch auf Streckenabschnitten im IC ist deshalb berechtigt, zumal wenn Regionalzüge entfallen. Das bedeutet die tarifliche Öffnung des IC zwischen Saalfeld und Leipzig – mindestens – und den Wunsch nach der Wiederherstellung des 30-Minuten-Taktes.

Allerdings – das muss an dieser Stelle sehr deutlich gesagt werden – kostet die Tarifintegration zwischen Gera und Erfurt den Freistaat richtig viel Geld und die Bahn lässt sich auch eine neue Forderung nach Tarifintegration sehr teuer bezahlen. Da müssen wir noch gegensteuern und wir hoffen, dass das Land Thüringen die Gespräche mit der DB so weit fortsetzen kann, dass diese Möglichkeiten auch zur Verfügung stellen. Das heißt aber auch, liebe Kolleginnen und Kollegen, dass in den Haushaltsplänen des Bundes und des Landes dafür auch die Voraussetzungen geschaffen werden müssen, damit das Ministerium hier auch eine finanzielle Grundlage hat, um in diese Verhandlungen zu gehen. Vielen Dank.

*(Beifall DIE LINKE, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)*