A18 Eisenbahn der Zukunft: Visionäre Investitionen für eine leistungsstarke und nachhaltige Mobilität in Thüringen

Antragsteller*in: Jusos Erfurt

Antragstext

Auf den Landeskonferenzen 2010 und 2022 haben wir uns im Allgemeinen für den Verkehrsträger Eisenbahn ausgesprochen. Wir sehen insbesondere die Potenziale, aber auch die Schwächen, die wir im Umkehrschluss zu dessen Stärken umdrehen wollen.

Wir stellen fest, dass in Vergangenheit nicht genügend für den Erhalt und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur getan wurde.

Das System Eisenbahn ist in den vergangenen Jahren zu einem Problemfall verkommen. Immer mehr Verspätungen uns Ausfälle dominieren im deutschen und vor allem thüringischen Teil der Infrastruktur. Für uns ist klar, es wird nur besser, wenn wir wieder in die Eisenbahn investieren und dessen Modernisierung vorantreiben.

Es muss unser größtes Ziel bleiben, die Kapazitäten auf dem Netz der Eisenbahn auszubauen und nicht noch weiter einzuschränken. Uns ist bewusst, dass massive Geldmittel benötigt werden, um umzusetzen, was wir fordern. Die Investitionen in die Eisenbahn (vor allem die Infrastruktur und die Leistungen, die auf der Infrastruktur verkehren) sind Daseinsvorsorge.

Uns beunruhigen die letzten Netzzustandsbericht, die von der DB InfraGO AG als größtes Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) erstellt und veröffentlicht werden, für die Jahre 2021 bis 2023. Der Netzzustand verschlechtert sich kontinuierlich. Die Berichte geben zu, dass insbesondere der sich verschlechternde Zustand von Leit- und Sicherungstechnik, zu dem die Stellwerke und auch Bahnübergangssicherungsanlagen gehören, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit nachhaltig negativ beeinflussen. Es ist deshalb unbedingt notwendig, das bestehende Eisenbahnnetz zu sanieren, auszubauen und technisch wie organisatorisch weiterzuentwickeln.

Die Eisenbahninfrastruktur ist Grundlage eines engmaschigen Netzes verschiedener öffentlicher Verkehrsträger. Durch die potenziell hohe Leistungsfähigkeit und Kapazität, Menschen und Güter zwischen zwei Orten zu befördern, eignet es sich

besonders dafür. Die Eisenbahninfrastruktur muss durch weitere öffentliche Verkehrsträger, wie regionale und städtische Bus- und Straßenbahnliniennetze, Car-Sharing-Angebote, Bike-Sharing-Angebote, u.v.m. in die Teile des Landes gebracht werden, wo Eisenbahninfrastruktur zu ineffizient wäre.

Nur eine sehr gut entwickelte Eisenbahninfrastruktur kann die Aufgaben bewältigen, die Herausforderungen der Zeit, vor allem der Klimawandel und Klimakrise, die Notwendigkeit der Verkehrs- und Mobilitätswende und das Notwendigkeit alternativer Fortbewegungsmöglichkeiten, zu bewerkstelligen.

I.
Wir fordern deshalb für die Eisenbahninfrastruktur:

1.
im Freistaat Thüringen:

a.
die S**anierung, den Ausbau und die Elektrifizierung** der sogenannten **Mitte-Deutschland-Verbindung** (Weimar-Jena-Gera-Gößnitz/Altenburg) voranzutreiben, die notwendige Finanzierung sicher zu stellen und das Projekt zeitnah umzusetzen und in Betrieb zu nehmen (Erneuerung der Beschlusslage der Landeskonferenz der Jusos Thüringen 2010).

b.
den **Ausbau und die Elektrifizierung** der Eisenbahnstrecke von **Gotha nach Leinefelde** insbesondere Erhalt des ehemaligen Abzweiges Gotha Kurve sowie Ertüchtigung zur Fähigkeit der Aufnahme von Umleitungsverkehren.

c.
die **zügige Vollendung des Ausbaus und Verhinderung weiterer Verzögerungen** beim Projekt „ERNO“, die den **Streckenausbau von Nordhausen nach Erfurt** umfasst und Nordthüringen besseren Anschluss an den ICE-Knoten Erfurt ermöglichen soll.

d.
den Ausbau und die Ertüchtigung der P**fefferminzbahn zwischen Straußfurt (Kreis Sömmerda) und Großheringen** zur Möglichkeit der (Wieder-) Aufnahme durchgehenden Schienenpersonenverkehrs und Ausbau in Nordost-Thüringen.

e.
den **forcierten Ausbau und Elektrifizierung** der Bahnstrecke von **Gera nach Leipzigüber Zeitz** zur verbesserten Anbindung des ostthüringischen Raums rund um Gera an das Netz der S-Bahn Mitteldeutschland sowie dem Schienengüterverkehr.

f.

die **Reaktivierung und zeitgerechten Ausbau der „Ohratalbahn“** von **Gotha nach Gräfenroda**, auch für den Schienenpersonenverkehr.

g.
die **Errichtung von Bahnsteigen im derzeitigen Betriebsbahnhof Ilmenau-Wolfsberg** auf der Neubaustrecke von Unterleiterbach nach Erfurt (VDE 8.1 NBS), sodass Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und ggf. des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) diesen Bahnhof auch als Verkehrshalt nutzen können.

h. den **zweigleisigen Ausbau der Werratalbahn** zwischen **Gerstungen und Heimboldshausen**, entsprechende Weiterverfolgung und Weiterentwicklung der Elektrifizierung der Strecke im Rahmen des Projektes „elektrische Güterbahn“ sowie Schaffung weiterer Kapazitäten auch der Anschlussstrecke weiter nach Vacha/Bad Salzungen nicht nur für Schienengüterverkehr.

i.
die Prüfung und Aufnahme von Grundlagenermittlungen (Machbarkeitsstudien/Leistungsphase 1 gemäß HOAI) zum **Lückenschluss** der seit der deutschen Teilung unterbrochenen Eisenbahnstrecke Eisenach – Lichtenfels **zwischen Eisfeld und Dörfles-Esbach**, notfalls unter Berücksichtigung alternativer Infrastrukturvarianten, sofern der Wiederaufbau durch Aufgabe des Fachplanungsvorbehalts (Entwidmung gemäß §11 AEG) unmöglich geworden ist; alternativ bzw. zusätzlich der umfassende Ausbau des Streckenabschnitts von und nach Sonneberg (Thüringen) zur besseren Erschließung Südthüringens an bestehende oder wieder zu errichtende Eisenbahninfrastruktur.

2.
zur **zeitgemäßen Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur** allgemein im Freistaat Thüringen und der gesamten Bundesrepublik

a. die Reaktivierung und Weiterentwicklung von Strecken des Schienengüterverkehrs zur Forcierung der Mobilitätswende auch in diesem Segment,

b.
die Reaktivierung von Strecken des Schienenpersonenfern- und/oder -nahverkehrs zur Anbindung Regionen des Freistaates Thüringen, die durch öffentliche Verkehrsmittel nur unzureichend angebunden sind,

c.
die kontinuierliche Erneuerung, Sanierung und Weiterentwicklung des unterentwickelten Teils des Eisenbahnnetzes sowie die Erneuerung, Sanierung und Weiterentwicklung derer Strecken im Freistaat Thüringen, die die Hauptlast an Verkehrsaufkommen tragen (müssen) und in den vergangenen Jahren nicht erneuert

wurden oder werden konnten,

d.
die konsequente Elektrifizierung von Strecken im Freistaat Thüringen sowie die zeitliche Beschränkung des Einsatzes batterieelektrischer Fahrzeuge mit Möglichkeit zum Oberleitungs- bzw. Fahrleitungsbetrieb, zeitgleich Beschränkung des Einsatzes von brennkraftstoffbetriebenen Fahrzeugen im öffentlichen Regelverkehr,
e.
für Strecken, bei denen die Umsetzung von Erneuerung, Sanierung und Weiterentwicklung aufgrund örtlicher Umstände unmöglich ist und es vertretbar erscheint, die Berücksichtigung der Möglichkeit des (Ersatz-)Neubaus einer Strecke oder einzelner Abschnitte an anderer Stelle.

f. das **Vorantreiben der Digitalisierung** auf der Eisenbahninfrastruktur insbesondere

i.
innovative Weiterentwicklung und Verbesserung der Fahrgastinformationen an Bahnsteigen sowie auf digitalen Endgeräten von Kund:innen,

ii.
Einführung und Weiterentwicklung von Möglichkeiten der Kontaktierung von hilfeleistenden Stellen (z.B. zusätzliche „Bahnhofsmissionen“, Info-Points, Video-Reisezentren etc.) zur Erhöhung der objektiven Sicherheit und der subjektiven Sicherheitswahrnehmung von FINTA*-Personen, BiPoC und anderen marginalisierten Gruppen, die von verschiedenen Formen der Gewalt und Diskriminierung betroffen sein können,

iii.
die Unterstützung der Einführung, wo sie noch nicht vorhanden ist, und zielgerichtete Weiterentwicklung, wo sie bereits vorhanden ist, digitaler Telekommunikationstechnik und Leit- und Sicherungstechnik, insbesondere Vorantreiben der (Weiter-)Entwicklung des europäischen Systems ERTMS (European Rail Traffic Management System) und sogenannter digitaler Stellwerke gemäß Beschluss V4NEU2 der Landeskonferenz der Jusos Thüringen 2022,

zur **Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit** auf ALLEN Teilen des derzeit störungsanfälligen Netzes.

3.
die **Sicherstellung der Finanzierung von Ausbau- und/oder Sanierungsmaßnahmen**, die unter I/Nr.1 und/oder I/Nr. 2 dieses Antrages fallen bzw. dessen Zusage, notfalls unter Aufnahme zusätzlicher Schulden durch öffentliche Haushalte und

Aussetzen oder vornehmlich Abschaffung investitions- und weiterentwicklungshemmender sogenannter Schuldenbremsen.

4.
die B**eschleunigung von Planungs- und Umsetzungsphasen**, insbesondere durch Prüfung, ob die derzeitigen anzuwendenden Leistungsphasen der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) die richtige Grundlage zur Umsetzung komplexer Projekte der Eisenbahninfrastruktur sind. Es ist zu prüfen, ob agilere Methoden des Projektmanagements existieren und wie die rechtliche Umsetzung möglich ist.

Die Eisenbahninfrastruktur wäre nichts ohne die Leistungen, die auf ihr verkehren. Sie muss den Ansprüchen der geforderten Leistungen genügen.

II.
Deswegen fordern wir für die Verkehre auf der Eisenbahninfrastruktur:

1.
für Leistungen des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) für den Freistaat Thüringen:

a.
die **Beibehaltung der IC-Linie 51** vom Ruhrgebiet **über Eisenach, Gotha, Erfurt, Weimar, Jena bis nach Gera** insbesondere die Freigabe, die Züge zwischen Erfurt und Gera auch mit Nahverkehrstickets, insbesondere Deutschland-Ticket nutzen zu können.

b.
die **Beibehaltung der IC-Linie 61** von Karlsruhe nach Leipzig über Saalfeld, Rudolstadt und Jena, sowie Freigabe der Züge für Personen mit Fahrkarten des Nahverkehrs, insbesondere Deutschland-Ticket.

c.
im Allgemeinen die Weiterentwicklung des Schienenpersonenfernverkehrsnetzes. Nach der Verlagerung nahezu des gesamten Fernverkehrs von der Saalebahn auf die Neubaustrecken über Erfurt Hbf, ist auf der Saale-Bahn nahezu kein Fernverkehr anzutreffen (mit Ausnahme der IC-Linie 61). Hier helfen Elektrifizierungsprojekte wie die Mitte-Deutschland-Verbindung oder auch von Gera nach Leipzig über Zeitz. Gleichzeitig darf sich der SPFV nicht so stark ausdehnen, dass Leistungen des SGV verdrängt werden und so die Güterverkehrswende nicht noch weiter ausgebremst wird.

2.
für Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) für den Freistaat Thüringen:

a.
die **Wiederherstellung des 30-Minuten-Taktes auf der Schienennahverkehrsachse zwischen Probstzella-Saalfeld-Jena-Großheringen-Naumburg**. Leistungen des RE42 von Nürnberg Hbf nach Leipzig Hbf über die Saale-Bahn über die Saale-Bahn sind eingestellt worden. Als Ersatz wurde die Linie RE 29 geschaffen, die zwischen Nürnberg Hbf und Coburg auf gemeinsamen Laufweg mit der Linie RE 19 verkehrt. Die Linie RE 19 verkehrt weiter stündlich nach Sonneberg (Thür) Hbf, einzelne Züge verkehren in 36 Minuten weiter nach Erfurt Hbf. Einzelne Leistungen können kein gleichwertiger Ersatz sein. Daher müssen die Leistungen des RE42 wieder eingeführt werden oder die Leistungen der IC-Linie 61, die von Karlsruhe über Nürnberg weiter nach Leipzig über die Saale-Bahn verkehrt, für Nahverkehrstickets inkl. dem Deutschland-Ticket freigegeben werden. Dass das möglich ist, zeigt die IC-Linie 51 vom Ruhrgebiet über Eisenach, Gotha, Erfurt, Weimar, Jena bis nach Gera; sie darf zwischen Erfurt und Gera ebenfalls mit Nahverkehrstickets benutzt werden.

b.
die **Weiterentwicklung der Linie RE29 des Franken-Thüringen-Express** von Nürnberg Hbf über Coburg nach Erfurt Hbf, die seit 09.06.2024 verkehrt. Sie muss zum einen häufiger verkehren und zum anderen am heute noch nicht für Personenzüge hergerichteten Betriebsbahnhof Ilmenau-Wolfsberg halten, wie es im ursprünglichen Planfeststellungsverfahren der Neubaustrecke VDE 8.1 NBS von Unterleiterbach nach Erfurt vorgesehen war. Dies dient vor allem der besseren Anbindung von Ilmenau und Umgebung. Wir halten die schnelle Umsetzung für möglich.

c.
die **(Wieder-)Einrichtung eines Verkehrshaltes in Oberhof (Thüringen)** auf der RE-Linie 7 von Erfurt Hbf nach Schweinfurt/Würzburg, sowie der RB-Linie 44 von Erfurt Hbf nach Meiningen zur besseren Anbindung der touristisch relevanten Region an den Schienenpersonennahverkehr. Wir halten es für sinnvoll und kostentechnisch möglich, diesen Halt auf den beiden genannten Linien zu realisieren. Dagegen halten für die derzeit stattfindenden Durchfahrten für Verschwendung von gegebenem Potenzial im Schienenpersonennahverkehr.

d.
die **(Wieder-)Einrichtung des durchgehenden SPNV auf der Pfefferminzbahn zwischen Straußfurt (Kreis Sömmerda) und Großheringen** und entsprechende Anschlussverbindungen in Straußfurt und Großheringen zur schnelleren Verknüpfung Nord-Thüringens und Ost-Thüringens vor allem zur Fahrzeitverkürzung und zur Schaffung eines engeren SPNV-Netzes.

e.
die **Einrichtung von Leistungen des SPNV zwischen Gerstungen, Heimboldshausen, Vacha und Bad Salzungen** zur besseren Anbindung der Ortschaften im südwestlichen

Wartburgkreis und der Orte Heringen (Werra) und Heimboldshausen in Hessen.

f.
den **Aufbau eines S-Bahn-Netzes** nach dem Vorbild der S-Bahn Mitteldeutschland im Großraum Leipzig/Halle. Die S-Bahn muss den gesamten Freistaat Thüringen erschließen und soll das heutige Netz aus Regionalbahnen und Regionalexpressen weiterentwickeln und verbessern. Insbesondere in den Teilen Thüringen abseits der „Städtekette“ (hier gemeint: Eisenach, Gotha, Erfurt, Weimar und Jena) besteht hier immenser Bedarf an besserer Anbindung an das Netz der Eisenbahn und anderer öffentlicher Verkehrsmittel.

3.
für Leistungen des Schienengüterverkehrs (SGV) in der Bundesrepublik Deutschland:

a.
den Erhalt von Ausweichanschlussstellen und ggf. die Hochrüstung vorhandener Anschlussstellen zu Ausweichanschlussstellen auf freier Strecke und Anschlussgleisen in Bahnhöfen, sodass es Unternehmen möglich ist und bleibt oder ggf. möglich wird, ihre Logistik zum Teil oder vollständig effizient und zuverlässig über die Eisenbahninfrastruktur durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen des SGV abwickeln zu lassen,

b.
den (Wiederauf-)Bau zusätzlicher Ausweichanschlussstellen auf freier Strecke und Anschlussgleisen in Bahnhöfen, sodass es Unternehmen möglich wird, ihre Logistik zum Teil oder vollständig effizient und zuverlässig über die Eisenbahninfrastruktur durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen des SGV abwickeln zu lassen,

c.
den **Erhalt und verstärkte Förderung des Einzelwagenverkehrs im SGV**, insbesondere der Bereitstellung zusätzlicher Finanzmittel, sodass dieser für Unternehmen im Freistaat Thüringen attraktiv bleibt oder wird,

d.
ein **Förderprogramm zur Steigerung der Attraktivität des Schienengüterverkehrs** allgemein in Kombination mit systematischen Infrastrukturverbesserungen.