

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

Antragsteller*in: Jusos Erfurt

Antragstext

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

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

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

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

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

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

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

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

37 I.

38 Wir fordern deshalb für die Eisenbahninfrastruktur:

39 1.

40 im Freistaat Thüringen:

41 a.

42 die **Sanierung, den Ausbau und die Elektrifizierung** der sogenannten **Mitte-**
43 **Deutschland-Verbindung** (Weimar-Jena-Gera-Gößnitz/Altenburg) voranzutreiben, die
44 notwendige Finanzierung sicher zu stellen und das Projekt zeitnah umzusetzen
45 und in Betrieb zu nehmen (Erneuerung der Beschlusslage der Landeskonzferenz der
46 Jusos Thüringen 2010).

47 b.

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

51 c.

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

55 d.

56 den Ausbau und die Ertüchtigung der **Pfefferminzbahn zwischen Straußfurt (Kreis**
57 **Sömmerda) und Großheringen** zur Möglichkeit der (Wieder-) Aufnahme durchgehenden
58 Schienenpersonenverkehrs und Ausbau in Nordost-Thüringen.

59 e.

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

63 f.

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

66 g.

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

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

77 i.

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

87 2.

88 zur **zeitgemäßen Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur** allgemein im
89 Freistaat Thüringen und der gesamten Bundesrepublik

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

92 b.

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

96 c.

97 die kontinuierliche Erneuerung, Sanierung und Weiterentwicklung des
98 unterentwickelten Teils des Eisenbahnnetzes sowie die Erneuerung, Sanierung und
99 Weiterentwicklung derer Strecken im Freistaat Thüringen, die die Hauptlast an
100 Verkehrsaufkommen tragen (müssen) und in den vergangenen Jahren nicht erneuert
101

wurden oder werden konnten,

102 d.
103 die konsequente Elektrifizierung von Strecken im Freistaat Thüringen sowie die
104 zeitliche Beschränkung des Einsatzes batterieelektrischer Fahrzeuge mit
105 Möglichkeit zum Oberleitungs- bzw. Fahrleitungsbetrieb, zeitgleich Beschränkung
106 des Einsatzes von brennstoffstoffbetriebenen Fahrzeugen im öffentlichen
107 Regelverkehr,

108 e.
109 für Strecken, bei denen die Umsetzung von Erneuerung, Sanierung und
110 Weiterentwicklung aufgrund örtlicher Umstände unmöglich ist und es vertretbar
111 erscheint, die Berücksichtigung der Möglichkeit des (Ersatz-)Neubaus einer
112 Strecke oder einzelner Abschnitte an anderer Stelle.

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

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

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

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

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

134 3.
135 die **Sicherstellung der Finanzierung von Ausbau- und/oder Sanierungsmaßnahmen**,
136 die unter I/Nr.1 und/oder I/Nr. 2 dieses Antrages fallen bzw. dessen Zusage,
137 notfalls unter Aufnahme zusätzlicher Schulden durch öffentliche Haushalte und
138

139 Aussetzen oder vornehmlich Abschaffung investitions- und
weiterentwicklungshemmender sogenannter Schuldenbremsen.

140 4.

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

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

148 II.

149 Deswegen fordern wir für die Verkehre auf der Eisenbahninfrastruktur:

150 1.

151 für Leistungen des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) für den Freistaat
152 Thüringen:

153 a.

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

158 b.

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

162 c.

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

171 2.

172 für Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) für den Freistaat
173 Thüringen:

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

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

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

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

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

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

216 f.

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

224 3.

225 für Leistungen des Schienengüterverkehrs (SGV) in der Bundesrepublik
226 Deutschland:

227 a.

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

234 b.

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

240 c.

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

244 d.

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