

1. Kommt der Bund seiner Verantwortung aus Artikel 87e Grundgesetz für die Jena betreffenden Verkehrsangebote im Schienenpersonenfernverkehr ausreichend nach?

Die Frage zielt auf Absatz 4, demzufolge der Bund im Personenfernverkehr beim Schienennetz und dem darauf rollenden Verkehrsangebot dem Wohl der Allgemeinheit verpflichtet ist. Ich verstehe das als die Pflicht, eine jeweils adäquate Infrastruktur und Erschließung der Fläche vorzuhalten. In Zeiten von „hub and spoke“ bedeutet das zumindest eine angemessene Anbindung der Fläche an das Hochgeschwindigkeitsnetz. Dieser Aufgabe kommt die Bahn, deren Eigner der Bund ist, zurzeit nicht ausreichend nach.

2. Wie beurteilen Sie den aktuellen Zustand und die Entwicklungsperspektiven

a) der Jenaer Bahnhöfe Paradies, West und Göschwitz

Leider hat die Stadt Jena, auch im historischen Rückblick über mehr als 80 Jahre, immer wieder die Chance verspielt, an zwei kreuzenden Bahnlinien liegend, einen ihrer Bahnhöfe zum Hauptbahnhof zu machen. Nach der Aufwertung des Haltepunkts Paradies wird sich die Bahn hier auf absehbare Zeit nicht nochmals in Größenordnungen engagieren. Daher muss erst einmal weiter mit dem Status quo angemessen umgegangen werden, auch wenn das Fernziel ein Hauptbahnhof in Göschwitz bleibt, erst recht nach der erfolgreichen Verknüpfung dieses Bahnhofs mit dem ÖPNV-Netz.

Nachdem mit der abgewendeten Verkürzung der Bahnsteige in West und Göschwitz nun an beiden Bahnhöfen die Fernverkehrstauglichkeit gesichert ist, heißt das, beide endlich auch in entsprechendem Standard auszubauen, also ein angemessenes Angebot an Pkw-Stellplätzen und Toiletten zu realisieren. Als Teil des Vorhabens Mitte-Deutschland-Verbindung sind beide Bahnhöfe zur Ertüchtigung durch die Bahn vorgesehen, in beiden Fällen aber hat die Stadt Jena noch deutlich Verhandlungsspielraum nach oben (z.B. indem sie selbst die Betreuung der Toiletten zusichert). Als Mitglied im Stadtrat ringe ich dazu mit meinen Kollegen um eine gute Lösung.

b) der Saalbahn (Kursbuchstrecke 560)

Trotz Verlagerung der ICE-Trasse Nord-Süd von Jena nach Erfurt bleibt die Saalbahn als Trasse ja erhalten. Sie soll nicht auf Güter- und Regionalverkehr reduziert werden, sondern auch weiterhin Personenfernverkehr abwickeln, und zwar nicht nur in den Tagesrandlagen. Siehe auch Antwort 4.

c) der Weimar-Gera-Bahn (Kursbuchstrecke 565)?

Schlimm genug, dass es bis in unsere Zeit gedauert hat, das als Reparationsleistung verlorene zweite Gleis wieder, und nun endlich auch die Elektrifizierung in Angriff zu nehmen. Beides braucht es, a) um Jena und den bis nach Chemnitz reichenden Ast nicht vom Fernverkehr in Ost-West-Richtung abzuhängen, und b) um wenigstens bis Gera den Wegfall des jetzigen Nord-Süd-ICE durch Jena mit einem Takt-Zubringer nach Erfurt halbwegs zu kompensieren. Chemnitz selbst hat seine Verbindung nach Leipzig, für die Strecke dazwischen aber würde es ohne Fernverkehr duster. Siehe Antwort 4.

3. Sehen Sie in Jena ein relevantes Verkehrsbedürfnis im Schienenpersonenfernverkehr?

Man darf nicht nur die reinen Zustiegszahlen der Stadt Jena betrachten. Die sind in der Tat zu niedrig, um Fernverkehr für die Bahn wirtschaftlich zu machen. Entscheidend aber ist der Bedarf nach einem stabilen und gut getakteten Anschluss an den Fernverkehr, den die Geschäftskunden und -partner unserer Unternehmen, sowie die Wissenschaftler an den Hochschulen und Instituten unserer Stadt haben. Jena als Boomtown und wirtschaftlicher Motor Thüringens darf nicht abgehängt werden. Das Land Thüringen sollte daran ein ureigenes Interesse haben.

Vom Knoten Erfurt aus wird man mit wenigen Ausnahmen jede Region Deutschlands in drei Stunden oder weniger erreichen können. Diesen Zugewinn darf man für den Großraum Jena-Gera nicht beim Zubringer wieder verspielen. Die schnelle Erreichbarkeit insbesondere der Interkontinentalflughäfen muss gesichert bleiben. Eine halbe Stunde Zeitverlust in jeder Richtung kann auch manches innerdeutsche Ziel für eine Tagesreise unerreichbar machen, dito für Tagespendeln. In Regionalzügen kann man nicht arbeiten. Selbst bei leichter Verspätung des Regionalzugs wird der ICE in Erfurt nicht warten. Das alles sind für Wirtschaft und Wissenschaft standortrelevante Faktoren, die mit darüber entscheiden, ob sich der einzelne Mitarbeiter (oder auch das Unternehmen) in der Region ansiedelt oder nicht, hier bleibt oder nicht, sich ggf. erweitert oder nicht.

4. Unterstützen Sie die Ziele des Bündnisses Fernverkehr für Jena?

Ja, uneingeschränkt und vorbehaltlos.

Die Forderung des Bündnisses für den **Nord-Süd-Verkehr** ist berechtigt. Es wird ja kein parallel zur VDE 8.2 fahrender ICE verlangt, auf diese Abkoppelung Jenas ab 2017 kann und muss anders reagiert werden. Die Richtung Berlin vorgeschlagene zweistündlich alternierende Spangellösung über Leipzig bzw. Halle in Fernverkehrsqualität zu IC/EC-Preisen ist moderat und als Ersatz für den wegfallenden heutigen Standard auch realisierbar. Allerdings braucht es dafür die Unterstützung des Landes, das für diesen Zweck Regionalisierungsmittel einsetzen und mit Sachsen-Anhalt über die Durchbindung dieser Relationen verhandeln sollte. Das Thüringer Verkehrsministerium setzt hier bislang andere Prioritäten. Daraus ergibt sich Überzeugungsarbeit, die ich als Stadtrat nicht so durchschlagend leisten kann wie als Mitglied des Bundestages.

Die Forderung des Bündnisses für den **Ost-West-Verkehr** ist nur folgerichtig. Hier geht es zum einen um den durchgängig zweigleisigen und elektrifizierten Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung bis nach Chemnitz. Den braucht es, damit die Bahn die Strecke zwischen den Knoten Gera und Chemnitz in einer Stunde schafft, sonst ist Fernverkehr nicht sinnvoll möglich. Für den Abschnitt Weimar-Gera ist der Ausbau inzwischen beschlossen und wird 2014 begonnen. Die verbleibende Strecke sollte im Bundesverkehrswegeplan zeitlich deutlich früher eingeordnet werden als derzeit vorgesehen. Zu den **Bahnhöfen** vgl. Antworten 2.a und 5.

5. Welche konkreten Schritte zur Verbesserung der Schienenanbindung Jenas insbesondere bei den Angeboten im Fernverkehr unternehmen Sie, wenn Sie zum Mitglied des 18. Deutschen Bundestages gewählt werden?

Einen ersten Erfolg gab es schon. Ich habe für meine Fraktion im Jenaer Stadtrat gegen die geplante Verkürzung der Bahnsteige in West und Göschwitz eine Einwendung beim Eisenbahnbundesamt eingereicht – wie viele Akteure aus Wirtschaft und Wissenschaft auch, aber als einzige politische Kraft neben der Stadt Gera. Meine Argumentation, das Vorhaben der Bahn stehe im Widerspruch zu den Zielen des Landesentwicklungsplans, wurde aufgegriffen. Das EBA hat der Bahn die Verkürzung auf 170 Meter untersagt. Aktuell unterstütze ich das Bündnis an jedem meiner Wahlkampfstände und mit unserer Geschäftsstelle beim Sammeln von Unterschriften für die Petition zur vorgezogenen Realisierung der durchgängig zweigleisigen und elektrifizierten MDV.

Von Berlin aus werde ich mich dafür einsetzen, die Prioritäten der Bahn wieder stärker an Artikel 87e auszurichten – soweit mir das als einzelner Abgeordneter möglich wäre, da bin ich Realist. Aber die Stoßrichtung ist klar: Vor dem Hintergrund, dass die Bahn a) eigenwirtschaftlich handeln muss, b) pro Jahr etwa eine halbe Mrd. Euro an den Bundeshaushalt abführt, c) ihr Geschäft so stark überwiegend mit Güterverkehr macht, dass sie auch ihren Netzausbau danach priorisiert, ist ihr Rückzug aus der Fläche beim Personenfernverkehr fast schon folgerichtig. Das System „hub and spoke“ führt aber zu den bekannten Effekten. Daher ist klar: die Bahndividende als Ausschüttung in den Gesamthaushalt muss fallen.