

VCD Elbe-Saale e.V. Ranstädter Steinweg 1 | 04109 Leipzig

Thüringer Landtag
Ausschuss für Digitales und Infrastruktur
99096 Erfurt

Leipzig, 19.08.2027

Stellungnahme zum Antrag „Ostthüringen besser an den Schienenverkehr anbinden – Saalbahn stärken, Mitte-Deutschland-Verbindung beschleunigen, Abkopplung verhindern“

Sehr geehrte Damen und Herren,

der VCD Landesverband Elbe-Saale e. V. begrüßt ausdrücklich, dass der Thüringer Landtag die künftige Ausgestaltung des Schienenverkehrs in Ostthüringen als Problemschwerpunkt benennt, die Entwicklung und Umsetzung von Lösungen anvisiert und Fachverbänden hierzu im Rahmen des vorliegenden Fragenkatalogs die Möglichkeit zur Stellungnahme gibt.

Der VCD Landesverband Elbe-Saale e. V. nimmt Ostthüringen als einen gemeinsamen Wirtschafts-, Wissenschafts- und Lebensraum mit den beiden Oberzentren Jena und Gera sowie den umliegenden ländlichen Räumen mit ihren vielfältigen Mittelzentren wahr. Eine zukunftsfähige Verkehrspolitik muss deshalb die funktionalen Stärken der Oberzentren miteinander verbinden: Jena als bedeutender Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort an der bereits elektrifizierten Saalbahn und Gera in seiner Rolle als zentraler Verknüpfungspunkt von Ost-West- und Nord-Süd-Achsen mit herausragender Bedeutung für den strukturschwachen ländlichen Raum mit Ausstrahlung in die benachbarten Bundesländer Sachsen, Sachsen-Anhalt und Bayern.

Der VCD Landesverband Elbe-Saale e. V. teilt die Feststellungen der Landesregierung im Antrag „Ostthüringen besser an den Schienenverkehr anbinden – Saalbahn stärken, Mitte-Deutschland-Verbindung beschleunigen, Abkopplung verhindern“ weitgehend. Dass eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur Voraussetzung für wirtschaftliche Entwicklung, Fachkräftegewinnung, gesellschaftliche Teilhabe und das Erreichen der Klimaziele ist, gilt für Ostthüringen in besonderem Maße, da die Region durch die Nähe zu verschiedenen

Landesgrenzen geprägt ist und deshalb besonders auf leistungsfähige, überregionale Bahnverbindungen angewiesen ist.

Die unter Punkt I.7. genannten grenzüberschreitenden Verbindungen Leipzig – Gera – Saalfeld – Nürnberg und Gera – Hof – Nürnberg wurden bereits bei der Erarbeitung des aktuellen SPNV-Nahverkehrsplans des Freistaats Thüringen von der Stadt Gera vorgeschlagen, im Rahmen des Zielkonzepts 2022+ jedoch leider abgelehnt. Des Weiteren muss eine Verbindung von Mittelthüringen über Jena – Gera – Chemnitz bis nach Dresden als Teil der überregionalen Anbindungsbedürfnisse aufgenommen werden, beispielsweise durch Weiterführung des RE2 im Rahmen des Thüringer Elektro-Netzes.

Der fehlende unmittelbare Einfluss des Freistaats Thüringen auf den Fernverkehr ist im Antrag zutreffend beschrieben. Dennoch besitzt das Land durchaus Handlungsmöglichkeiten. Insbesondere muss die Ausgestaltung der SPNV-Vergaben so erfolgen, dass künftige Fernverkehrsangebote nicht verhindert oder erschwert werden. Dazu gehören insbesondere fahrplantechnische Integrationsoptionen sowie geeignete Abbestellregelungen in den Verkehrsverträgen des Nahverkehrs.

Zusammenfassend unterstützt der VCD Landesverband Elbe-Saale e. V. das Ziel des Antrags, Ostthüringen in den Planungen des Bundes zur schienenengebundenen Mobilität stärker zu verankern und zugleich kurzfristig wirksame Maßnahmen zur Verbesserung der gegenwärtigen Defizite anzustreben, ausdrücklich. Die Entwicklung der Bahnknoten Jena und Gera muss gleichsam Bestandteil der Landesstrategie sein.

Die größten verkehrspolitischen Prioritäten sieht der VCD Landesverband Elbe-Saale e. V. in

1. dem Ausbau und der Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung (Weimar – Jena – Gera – Gößnitz),
2. der durchgängigen Elektrifizierung und perspektivischen Zweigleisigkeit der Strecke Leipzig – Gera,
3. einer verlässlichen Fernverkehrsperspektive für Ostthüringen auf Grundlage des Deutschlandtakts und eines integrierten SPFV-/SPNV-Konzepts.

Diese drei Ziele bilden den roten Faden der folgenden Antworten auf den Fragenkatalog (Anlage 3).

Mit freundlichen Grüßen



Nino Micklich
Landesgeschäftsführer

Stellungnahme des VCD Landesverbandes Elbe-Saale e. V. zum Antrag der Fraktionen der CDU, des BSW und der SPD (Drucksache 8/3124) „Ostthüringen besser an den Schienenverkehr anbinden – Saalbahn stärken, Mitte-Deutschland-Verbindung beschleunigen, Abkopplung verhindern“ sowie zum Fragenkatalog (Anlage 3)

Lfd. Nr.	Fragestellungen / Antworten des VCD
Aktuelle Situation und Entwicklung	
1.	Wie bewerten Sie die aktuelle und absehbare Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs, des Schienenpersonenfernverkehrs und des Schienengüterverkehrs in Ostthüringen und welche prioritären Verbesserungen halten Sie für am dringlichsten, um eine Abkopplung der Region zu verhindern und die Standortqualität zu sichern?
Antwort	Das Angebot des SPNV in Ostthüringen wurde in den letzten Jahren weitgehend konstant gehalten, mit Ausnahme des Entfalls des Franken-Thüringen-Express auf dem von 2019 bis 2023 betriebenen Abschnitt Jena – Leipzig. Die im Thüringer Elektro-Netz vorgesehenen Ausweitungen im SPNV (Halbstundentakt zwischen Erfurt und Gera mit stündlichem Verdichter bis Jena) sind eine zu begrüßende und angesichts der hohen Vernetzung der Thüringer Städtekette notwendige Erweiterung. Der SPNV in Ostthüringen wurde zunächst 2018 (IC 51 Köln – Gera) und erneut 2023 (IC 61 Leipzig – Karlsruhe) deutlich ausgebaut und stellte seitdem eine dringend benötigte Mobilitätserweiterung für Ostthüringen mit deutlichem Potential zur Steigerung der Attraktivität der Region dar. Die aktuellen Entwicklungen deuten jedoch auf eine weitere Reduzierung und Einstellung dieser Angebote hin. So wurde der IC 61 bereits zu einem erheblichen Teil gekürzt, und auch der IC 51 wird ab September 2026 zunächst eingestellt. Diese Entwicklung ist kritisch zu betrachten, stellt sie doch bereits Errungenes mit unklarer Perspektive infrage. Zur Entwicklung des SGV ist dem VCD keine Beurteilung möglich. Höchste Priorität zur Sicherstellung der Standortqualität der Region Ostthüringen haben der Ausbau und die Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung auf dem Abschnitt Weimar – Gößnitz. Dies ist insbesondere nötig, um einerseits die erforderlichen Angebotsausweitungen im SPNV finanziell tragbar zu ermöglichen, andererseits die Rahmenbedingungen für langlaufenden SPNV mit Anbindung der Oberzentren Jena und Gera durch den Entfall des dieselgebundenen Betriebs zu verbessern. In dem Zusammenhang ist bereits heute eine belastbare Fernverkehrsperspektive wichtig, um als Entscheidungsgrundlage für die Wirtschaft in der Region dienen zu können. Ebenso sind der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Leipzig – Gera nötig, um auch hier zusätzliche und attraktivere Angebote schaffen zu können.

2.	<i>Wie bewerten Sie die aktuelle Schienenanbindung Ostthüringens im Vergleich zu Mittel- und Westthüringen sowie zu den benachbarten Regionen in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Bayern?</i>
Antwort	Ostthüringen ist gegenüber Mittel- und Westthüringen strukturell benachteiligt. Während die Regionen um Erfurt und entlang des westlichen Teils der Städtekette von der ICE-Infrastruktur profitieren, sind große Teile Ostthüringens weiterhin durch eingleisige und nicht elektrifizierte Strecken geprägt. Dies betrifft insbesondere den Raum Gera mit seiner Randlage in Thüringen, dessen wichtigste Verbindungen mehrere Landesgrenzen überschreiten und dadurch unterschiedlichen Aufgabenträgern unterliegen. Der nördlich angrenzende Teil von Sachsen-Anhalt weist ähnliche Herausforderungen auf, anders als die benachbarten Regionen in Sachsen und Bayern, insbesondere gestützt durch die Lage von Plauen und Zwickau an der Sachsen-Franken-Magistrale. Davon profitiert zudem der Ostteil des Landkreises Altenburg, welcher im SPNV durch seine Lage an der Franken-Sachsen-Magistrale stärker mit dem westsächsischen Raum als mit Thüringen vernetzt ist.
3.	<i>In welchen Bereichen haben sich seit 2017 die größten Verschlechterungen bei Fahrzeiten, Taktung, Anschlüssen, Direktverbindungen und Zuverlässigkeit ergeben?</i>
Antwort	Die größten Verschlechterungen betreffen die Ausdünnung des Angebots auf der Saalbahn, zu knappe Anschlüsse zwischen dem RE1 und der RB30 in Glauchau Richtung Chemnitz sowie Kapazitätsprobleme auf den Relationen Leipzig-Jena-Nürnberg, Erfurt-Gera sowie Leipzig-Gera-Hof/Saalfeld. Letztere dürften insbesondere durch das Deutschlandticket und die damit einhergehenden Verlagerungen vom SPFV zum SPNV verschärft worden sein. Durch die grundsätzlich begrüßenswerte Ausweitung des SPFV-Angebots in Ostthüringen haben sich jedoch auch erhebliche Verschlechterungen in der Zuverlässigkeit ergeben, insbesondere hervorgerufen durch den Ersatz von SPNV durch die SPFV-Leistungen. Fällt beispielsweise der IC 51 kurzfristig aus, etwa durch Verspätungen oder mangels verfügbarer Diesellokomotiven, wird kein Ersatz durch den Regionalverkehr bereitgestellt. Da der IC jedoch den Regionalverkehr in den jeweiligen Stunden planmäßig ersetzt, fallen die jeweiligen Leistungen komplett weg und es kommt zu verschärften Kapazitätsengpässen und einer Deattraktivierung der Linie für Pendler. Auch Verspätungen des Fernverkehrs wirken sich angesichts verschiedener sensibler, aber für die Region wichtiger Anschlüsse (insbesondere der Nullknoten Gera Hbf) schnell in die Fläche aus.
4.	<i>Welche Regionen Ostthüringens sind von den bestehenden Defiziten besonders betroffen und welche Folgen ergeben sich daraus für die Bevölkerung?</i>
Antwort	Besonders betroffen sind die Räume Gera und Saalfeld sowie die Grenzümgebungen zu Sachsen, Sachsen-Anhalt und Bayern. Der Raum Jena ist zwar ebenfalls betroffen, der negative Einfluss erscheint aufgrund zusätzlich vorhandener Angebote (bspw. die Verstärkerfahrten des RE3) jedoch als weniger hoch. Die Defizite machen die Schiene als Verkehrsmittel insgesamt unattraktiver, führen zu einer Verlagerung von Pendlerströmen hin zum (motorisierten) Individualverkehr und erschweren die Fachkräftegewinnung und wirtschaftliche Entwicklung.

5.	<i>Welche Auswirkungen haben unbesetzte Stellwerke sowie teilweise veraltete und störanfällige Leit- und Sicherungstechnik - insbesondere Weichen- und Signaltechnik - auf die Betriebsstabilität, Verspätungsanfälligkeit und Kapazität des Schienenverkehrs in Ostthüringen? Welche kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen sind erforderlich, um diese Engpässe zu beheben?</i>
Antwort	Ausfälle von Stellwerken haben in den letzten Jahren die Betriebsstabilität gelegentlich erheblich beeinträchtigt. Erforderlich sind eine beschleunigte Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik zur Reduktion des Personalaufwands und der Störanfälligkeit, priorisiert nach Sanierungsbedarf, sowie eine resilientere Personalplanung seitens des Eisenbahninfrastrukturbetreibers DB InfraGO AG hinsichtlich der Besetzung der Stellwerke. Digitale Stellwerke (DSTW), wie sie auf der Bahnstrecke Gera – Weischlitz im Rahmen des Schnellläuferprogramms umgesetzt werden, können dabei helfen; allerdings zeigen sich besondere Herausforderungen in der Implementierung, die zu erheblichen zeitlichen Verzögerungen führen.
6.	<i>Wie bewerten Sie die aktuelle und absehbare Bahnanbindung Ostthüringens insgesamt, insbesondere im Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung, Fachkräftegewinnung und gleichwertige Lebensverhältnisse der Region?</i>
Antwort	Die heutige Bahnanbindung Ostthüringens entspricht nicht den Anforderungen eines modernen Wirtschafts- und Wissenschaftsstandorts. Gleichwertige Lebensverhältnisse innerhalb Thüringens werden dadurch erschwert. Eine attraktive Bahnanbindung kann außerdem ein Kriterium sowohl für Wirtschaftsunternehmen als auch für Privatpersonen sein, sich in einem bestimmten Raum niederzulassen, wofür eine ausgebaute Schienenverbindung wichtig ist. Gleiches gilt für den Tourismus (Stichwort „sanfter Tourismus“), dessen Bedeutung wächst.
7.	<i>Welche Bedeutung messen Sie dem Ausbau und der Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung für Ostthüringen und darüber hinaus bei?</i>
Antwort	Der Ausbau und die Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung besitzen für ganz Thüringen eine elementare Bedeutung. Wie im Vergabeverfahren des Thüringer Elektro-Netzes auch vorgesehen, wird dadurch eine durchgehende sinnvoll zu betreibende Bahnlinie entlang der gesamten Thüringer Städtekette ermöglicht. Die positive Wirkung des Projekts beschränkt sich somit nicht nur auf Ostthüringen, sondern setzt für die gesamte Thüringer Landesentwicklung neue Impulse. Dieser Effekt kann sich außerdem über die Landesgrenzen hinaus fortsetzen, insbesondere durch eine Weiterführung des künftigen elektrisch betriebenen Netzes nach Chemnitz oder möglicherweise auch durch eine Integration des RB6 Eisenach – Bebra.
8.	<i>Wie bewerten Sie die aktuelle Entwicklung des Fern- und Regionalverkehrsangebots in Ostthüringen aus Sicht der Fahrgäste?</i>
Antwort	Aus Fahrgastsicht sind im Regionalverkehr insbesondere die mangelnde Kapazität bzw. zu hohe Auslastung der Fahrzeuge problematisch, ebenso wie unattraktive Taktungen im Netz. Im Fernverkehr ist insbesondere die niedrige Anzahl der Fahrten, aber auch die geringe Zuverlässigkeit der Verbindungen eine Herausforderung für die Fahrgäste. Dies gilt insbesondere für die Linie IC 51, die zwischen Erfurt und Gera aufgrund ihrer Freigabe für Nahverkehrstickets

	maßgebliche Aufgaben des Regionalverkehrs abdeckt und somit auch dessen Zuverlässigkeit beeinträchtigt.
9.	<i>Welche Verbesserungen sind aus Ihrer Sicht vorrangig, um die Attraktivität des Bahnverkehrs in Ostthüringen zu erhöhen?</i>
Antwort	Folgende Verbesserungen sollten insbesondere vorgenommen werden: • Ausbau und Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung, • Elektrifizierung und Beschleunigung Leipzig–Gera, • Verdichtung des RE15 Leipzig – Jena – Saalfeld auf einen Stundentakt, • Taktverdichtung stark nachgefragter Relationen in der Hauptverkehrszeit, • größere und moderne Fahrzeuge, • bessere Anschlüsse Richtung Chemnitz, Nürnberg und Leipzig. Außerdem sollte ein Augenmerk auf die Durchbindung von Fahrten gelegt werden. Nicht nur das Angebot auf den einzelnen Strecken, sondern auch die Umsteigefreiheit trägt zur Attraktivität des Angebots bei. Beispielsweise sollte die Linie RB4 Gera – Weischlitz nach deren Übergang ins Dieselnetz Ostthüringen (vrsL 2030) nach Leipzig weitergeführt werden (als Prüfauftrag für das Zielnetz 2022+ im Thüringer SPNV-Nahverkehrsplans enthalten).
Wirtschaft und Standortentwicklung	
10.	<i>Wie wirkt sich die derzeitige Schienenanbindung auf die wirtschaftliche Entwicklung, die Fachkräftegewinnung, den Wissenschaftsstandort und den Tourismus in Ostthüringen aus?</i>
Antwort	Siehe Antwort auf Frage 6.
11.	<i>Entspricht die aktuelle und absehbare Bahnanbindung Ostthüringens den Anforderungen von Unternehmen, Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen der Region?</i>
Antwort	Es ist davon auszugehen, dass die Defizite der aktuellen Bahnanbindung von Ostthüringen dem Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort nur bedingt zuträglich sind. Das künftig im Rahmen des Thüringer Elektro-Netzes vorgesehene Angebot kann jedoch dazu beitragen, die Defizite in Kapazität und Taktung zu mindern und damit die Anforderungen von Wirtschaft und Forschung besser zu erfüllen. Voraussetzung dafür ist die Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung.
12.	<i>Welche Auswirkungen hat die Qualität der Bahnanbindung auf die Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität des Standorts Ostthüringen?</i>
Antwort	Siehe Antwort auf Frage 11.

13.	<i>Welche Verbindungen und Ziele sind für die wirtschaftliche Entwicklung der Region besonders wichtig?</i>
Antwort	Für Unternehmen und Forschungseinrichtungen sind insbesondere leistungsfähige Verbindungen nach Leipzig, Dresden, Nürnberg, Frankfurt am Main und Berlin von Bedeutung. Für die im Rahmen des Deutschlandtakts vorgesehene FR-Linie Ruhrgebiet – Chemnitz sollte perspektivisch eine Verlängerung nach Dresden angestrebt werden. Auch in einer Entwicklung der Achsen Leipzig – Gera – Hof – (Bayreuth – Nürnberg) sowie Leipzig – Gera – Plauen (– Cheb – Prag) kann erhebliches Potential für Ostthüringen stecken.
Entwicklung des Fernverkehrsangebots	
14.	<i>Welche Mindeststandards muss aus Ihrer Sicht eine verbindliche Perspektive für leistungsfähige Fernverkehrsangebote in Ostthüringen erfüllen, damit sie standortwirksam ist? Bitte nennen Sie konkrete Kriterien, und erläutern Sie, welche Kriterien kurzfristig über Kompensation und welche nur über bundesweite Planungen erreichbar sind.</i>
Antwort	In Anlehnung an die DIN EN 13816 beurteilen wir folgende Kriterien als besonders relevant: • Zeitliche Verfügbarkeit: Als Mindestfrequenz für einen attraktiven Fernverkehr in der Fläche hat sich in Deutschland der Zweistundentakt mit sieben täglichen Fahrtenpaaren etabliert. Dieser stellt auch die Grundlage für den Deutschlandtakt dar und wird vom VCD Landesverband Elbe-Saale e. V. als ausreichend angesehen, um spürbare positive Effekte in der Raumentwicklung auszuüben. Bedingung ist, dass das Angebot durch flankierenden Regionalverkehr zusätzlich verdichtet wird und in den Deutschlandtakt integriert ist. Ein grundsätzliches Angebot nach diesen Kriterien ist im Vergabeverfahren zum Thüringer Elektro-Netz vorgesehen, wenngleich als Regionalverkehrsleistung, sodass kurzfristig eine Kompensation erfolgt. • Räumliche Verfügbarkeit: Direkt erreichbare Ziele eines attraktiven Fernverkehrsangebots müssen große Fernverkehrsknoten sein (z.B. Leipzig, Nürnberg, Dresden, Frankfurt, Berlin, Köln). Dieses Kriterium ist auf Landesebene nicht kompensierbar und nur durch eine bundesweite Planung eines Eisenbahnverkehrsunternehmens oder einer potenziellen bundesweiten Vergabestelle für Fernverkehr zu erfüllen. Die Anzahl zu bedienender Halte richtet sich danach, ob das Fernverkehrsangebot in den Regionalverkehr integriert ist oder nicht. • Zugänglichkeit: Die Fahrzeuge des Fernverkehrs sollten für Menschen mit körperlichen Einschränkungen ohne fremde Hilfe zugänglich sein. Die Fahrzeuge müssen mindestens den Standard der TSI PRM erfüllen. Diese Kriterien werden durch die in der Vergabe des Thüringer Elektro-Netzes vorgesehenen Neufahrzeuge grundsätzlich erfüllt (Kompensation), von den meisten heute im Fernverkehr eingesetzten Fahrzeugen jedoch noch nicht. • Information: Die Hürde für die Informationsbeschaffung (Fahrplanauskunft, Buchung, Echtzeitauskunft) über das Fernverkehrsangebot muss möglichst niedrig sein, beispielsweise durch Integration in einschlägige Auskunfts- und Buchungsplattformen der Deutschen Bahn.

	• Zeit: Relevante Kriterien für einen attraktiven Fernverkehr sind Pünktlichkeit und Ausfallsicherheit. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass diese Zuverlässigkeitskriterien im deutschen Fernverkehr aufgrund dessen langer Laufwege generell niedriger sind als im Regionalverkehr, und somit Verschlechterung bei der Einbindung von Fernverkehr in eine Strecke zu erwarten sind. Dies wird insbesondere relevant, wenn der Fernverkehr bestehende Regionalverkehrsangebote ersetzt oder integriert. • Umwelteinflüsse: Die Fahrzeuge müssen elektrisch betrieben sein, vorzugsweise oberleitungselektrisch. Dies ist angesichts der gesellschaftlichen Erwartungen an die Bahn als ein klimafreundliches Verkehrsmittel durchaus relevant für die Attraktivität des Angebots.
15.	<i>Welche Perspektiven sehen Sie für die zukünftige Entwicklung des Fernverkehrs auf der Saalbahn und der Mitte-Deutschland-Verbindung?</i>
Antwort	Das realistische Ziel für die Entwicklung des Fernverkehrsangebots auf der Saalbahn und der Mitte-Deutschland-Verbindung muss ein durchgehender Zweistundentakt von ca. 6 bis 20 Uhr (7 Fahrtenpaare, ggf. zusätzliche Teilleistungen in Randlage) auf beiden Linien sein. Endpunkte der die Saalbahn befahrenden Fernverkehrslinie können Leipzig oder Berlin im Norden und Nürnberg im Süden sein, mit möglicher Weiterführung in Richtung Oberbayern oder Baden-Württemberg analog zur gegenwärtigen IC-Linie 61. Sinnvolle Endpunkte der die Mitte-Deutschland-Verbindung bedienenden Fernverkehrslinie sind das Ruhrgebiet im Westen und Dresden im Osten, mit Weiterführung nach Breslau nach erfolgter Elektrifizierung der Bahnstrecke Dresden – Görlitz. Zu beachten ist in dem Zusammenhang, dass bei einer Fernverkehrsintegration in den Nahverkehr Abbestellungen in den Netzen des SPNV nötig werden. Hierfür müssen ausreichend große Puffer in den Verkehrsdurchführungsverträgen vorgesehen werden.
16.	<i>Welche Maßnahmen wären geeignet, um die durch den Rückgang des Fernverkehrsangebots entstandenen Lücken kurzfristig und langfristig zu schließen?</i>
Antwort	Folgende Verbesserungen können das entfallende Fernverkehrsangebot zumindest teilweise kompensieren: • Kurzfristig: - o Verdichtung des RE15 Leipzig – Jena – Saalfeld auf einen durchgehenden Stundentakt - o Ersatz der entfallenden Fernverkehrsleistungen auf der Mitte-Deutschland-Verbindung durch entsprechende Leistungen der Linie RE3 mit erhöhter Kapazität und regulären Durchbindungen nach Altenburg und Greiz • Langfristig - o Erneute Verlängerung des Franken-Thüringen-Express bis nach Leipzig, wie bis vor der Wiedereinführung des vertakteten Fernverkehrsangebots auf der Saalbahn 2023 praktiziert - o Verlängerung des in der Vergabe des Thüringer Elektro-Netzes vorgesehenen RE 2 Chemnitz – Erfurt bis nach Kassel

Angebot, Nachfrage und Beförderungskapazität	
17.	<i>Welche drei Maßnahmen sollten aus Ihrer Sicht prioritär umgesetzt werden, um die Schienenanbindung Ostthüringens nachhaltig zu stärken, und welchen Nutzen hätten diese für die Fahrgäste?</i>
Antwort	Die größten verkehrspolitischen Prioritäten sieht der VCD Landesverband Elbe-Saale e. V. in 1. dem Ausbau und der Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung. Der Nutzen ergibt sich insbesondere durch die im Rahmen des Thüringer Elektro-Netzes vorgesehenen Taktverdichtungen und Angebotsausweitungen sowie die vorgesehenen Neufahrzeuge, außerdem durch die Möglichkeit zur Einrichtung elektrisch betriebenen Fernverkehrs. 2. der durchgängigen Elektrifizierung der Strecke Leipzig – Gera. Der Nutzen ergibt sich insbesondere durch die vorgesehene Einbindung der Strecke in das Netz der S-Bahn Mitteldeutschland, möglicherweise durchgehend bis Gera in einem ähnlichen Expresskonzept wie auf den Linien S5 und S5X zwischen Leipzig und Zwickau. 3. einer verlässlichen Fernverkehrsperspektive für Ostthüringen. Der Nutzen ist vielfältiger strukturpolitischer Art, mit Wirkungen insbesondere auf die Wirtschafts- und Wissenschaftsentwicklung in Ostthüringen, aber auch auf die allgemeine Attraktivität der Region als Lebensraum.
18.	<i>Entspricht das derzeitige Angebot im Schienenpersonennahverkehr der tatsächlichen Nachfrage, insbesondere hinsichtlich Taktung, Sitzplatzkapazitäten und Zuglängen zu Hauptverkehrszeiten?</i>
Antwort	Die derzeit angebotenen Sitzplatzkapazitäten entsprechen insbesondere in der Hauptverkehrszeit nicht der Nachfrage. Das betrifft insbesondere die Streckenabschnitte Erfurt – Jena, Leipzig – Gera – Hof und Gera – Glauchau. Auf diesen Relationen kam es in den letzten Jahren zu deutlichen Fahrgaststeigerungen, insbesondere bedingt durch Verlagerungs- und Umlegungseffekten durch das Deutschlandticket. Insbesondere zwischen Erfurt und Jena fällt dies mit einem besonders starken Pendlerverkehr zusammen. Solange auf einzelnen Relationen erhebliche Sitzplatzengpässe bestehen, sollte der Ausbau der Beförderungskapazität Vorrang haben. Defizite in der Angebotsfrequenz zeigen sich insbesondere zwischen Gera, Jena und Erfurt sowie zwischen Gera und Leipzig. Zwischen Gera und Jena sowie zwischen Gera und Leipzig sollte ein Halbstundentakt, zwischen Jena und Erfurt ein Viertelstundentakt angestrebt werden.
19.	<i>Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen im Schienenpersonennahverkehr in Ostthüringen und in welchen Relationen besteht aus Ihrer Sicht zusätzlicher Angebotsbedarf?</i>
Antwort	Siehe Antwort auf Frage 18.

20.	<i>Inwieweit können Busverbindungen fehlende oder ausgedünnte Bahnverbindungen ersetzen und wo bestehen dabei Versorgungslücken im öffentlichen Nahverkehr?</i>
Antwort	Sowohl im Land Thüringen als auch in den umliegenden Bundesländern bestehen Programme zur Förderung landesbedeutsamer Buslinien mit dem Ziel, die Entwicklungsachsen abseits des Bahnnetzes zu stärken und Querverbindungen zu schaffen. In bestimmten Grenzen sind diese Buslinien in der Lage, fehlende Bahnverbindungen zu kompensieren. Zentrale Komponente ist dabei die Einhaltung der Hierarchie der Verkehrsmittel – die Buslinien bauen auf den Taktungen und Anschlüssen auf, die der SPNV im Rahmen einer integrierten Planung zur Verfügung stellt. Eine Verdichtung ausgedünnter Bahnlinien durch den Busverkehr ist nur bedingt möglich; Beschränkungen ergeben sich insbesondere durch Kapazität und Fahrzeiten des Busverkehrs. Ein hervorzuhebendes Projekt für die Schließung von Versorgungslücken im Nahverkehr ist der ITF-Rahmenplan Thüringen unter Federführerschaft der Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen. Dieser zeigt verschiedene Lücken auf; in Ostthüringen bestehen diese beispielsweise zwischen Gera und Meuselwitz sowie zwischen Eisenberg und Naumburg. Auch abseits des Nahverkehrs können Busse den Schienenverkehr grundsätzlich unterstützen. Seit der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs im Jahr 2013 haben Fernbusse eine stark wachsende Bedeutung erfahren und bedienen derzeit auch verschiedene Halte in Ostthüringen. Auch diese Mobilitätsform sollte deshalb grundsätzlich berücksichtigt und deren Infrastruktur verbessert werden.
21.	<i>Wie ist die aktuelle Praxis der Fahrradmitnahme im Schienenpersonennahverkehr in Ostthüringen vor dem Hintergrund begrenzter Sitzplatzkapazitäten zu bewerten, und inwieweit sollte die Priorität zunächst auf die ausreichende Beförderungskapazität für Fahrgäste ohne Fahrrad gelegt werden, bevor zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme geschaffen werden?</i>
Antwort	Die Fahrradmitnahme in Zügen ist ein wichtiger Bestandteil der sanften Mobilität. Einerseits ist der ÖPNV im ländlichen Raum vielerorts noch nicht so gut ausgebaut, dass Reiseketten vollständig ohne den Individualverkehr leistbar sind – das Fahrrad wird also als Zu- und Abbringer zum SPNV benötigt (Intermodalität), wofür ferner die Aufwertung der Zugangsstellen zu intermodalen Verknüpfungspunkten vorangetrieben werden muss. Andererseits wächst die Bedeutung von sanftem Tourismus, auch unter Nutzung des Fahrrads, von dem Ostthüringen als Region profitieren kann. Konflikte zwischen Fahrradmitnahme und Sitzplätzen entstehen insbesondere dort, wo Mehrzweckbereiche mit Klappsitzen ausgestattet sind. Künftige Fahrzeuge sollten deshalb möglichst auf Klappsitze in diesen Bereichen verzichten. Dieser Ansatz wurde beispielsweise bei den künftigen Fahrzeugen im Netz der S-Bahn Mitteldeutschland umgesetzt. Die Schaffung zusätzlicher Sitzplatzkapazitäten und zusätzlicher Fahrradkapazitäten schließt sich nicht aus; beide sind bedeutsam, um den SPNV weiterzuentwickeln und universeller nutzbar zu machen. Wo Bahnsteiglängen nicht ausreichen, um längere Fahrzeuge aufzunehmen, kann wie beim Franken-Thüringen-Express perspektivisch der Einsatz von Doppelstock-Triebwagen erwogen werden.

Infrastrukturanpassung, -ausbau und Finanzierung	
22.	<i>Wie bewerten Sie die jüngsten Entwicklungen auf der Saalbahn? Welche konkreten Angebote sollten nach Ihrer Einschätzung mit den im Doppelhaushalt 2026/2027 vorgesehenen Mitteln von jeweils zehn Millionen Euro prioritär umgesetzt werden, um die aktuelle Situation wirksam zu verbessern, und welche wesentlichen Hemmnisse bestehen dabei derzeit? Bitte benennen Sie, welche Schritte aus Ihrer Sicht erforderlich sind, um Hemmnisse bei Fahrzeugen, Personal, Trassen und der Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern zu überwinden.</i>
Antwort	Die Einstellung des durchgehenden RE42 Leipzig – Jena – Nürnberg korrelierte mit der Wiederaufnahme des vertakteten Fernverkehrs über die Saalbahn. Die mittlerweile erfolgte Reduktion des Fernverkehrsangebots verschlechtert die Angebotsqualität auf dieser Verbindung wiederum deutlich. Zentrales Instrument zur Verbesserung der Situation könnte eine Verdichtung des RE15 Leipzig – Jena – Saalfeld zu einem durchgehenden Stundentakt sein. Herausforderungen wie nicht ausreichend verfügbare Fahrzeuge und Fahrpersonale sind verständlicherweise nicht kurzfristig zu beheben, sondern erfordern einen umfangreichen Abstimmungsbedarf mit dem Verkehrsunternehmen mit ausreichend Vorlauf. Um diese Abstimmung sinnvoll angehen zu können, ist eine langfristige Finanzierungsperspektive für die Angebotsausweitung über den Doppelhaushalt hinaus nötig. Andernfalls ist ein Kapazitätsaufbau für das Verkehrsunternehmen wirtschaftlich nicht tragbar. Spätestens im Vergabeverfahren zum Saale-Thüringen-Südharz-Netz (Betriebsaufnahme 2030) müssen größere Fahrzeuge und dichtere Taktungen vorgesehen werden, wofür zusätzliche Mittel nötig werden. Dass die Interessen benachbarter Aufgabenträger nicht zwingend übereinstimmen müssen, zeigt die Einkürzung der Linie RB20 Eisenach – Leipzig auf den Abschnitt Eisenach – Naumburg mit Teilersatz durch die Linie S6. Einfache Lösungen sind für solche Konflikte oft nicht zu finden und die Umsetzungshorizonte sind langfristig angelegt. Vor diesem Hintergrund ist es dem VCD Landesverband Elbe-Saale e. V. nicht möglich, konkrete Handlungsempfehlungen für die Abstimmungsprozesse zwischen den Aufgabenträgern abzugeben.
23.	<i>An welchen Strecken und Verbindungen bestehen derzeit die größten Handlungsbedarfe, insbesondere bei der Saalbahn, der Verbindung Gera-Leipzig und der Mitte-Deutschland-Verbindung?</i>
Antwort	Die größten Handlungsbedarfe bestehen bei allen drei genannten Strecken in der allgemeinen Auslastung der Fahrzeuge (vgl. Antwort auf Frage 18). Weitere unmittelbare Handlungsbedarfe zeigen sich bei der Taktung der Verbindung (Saalfeld –) Jena – Leipzig sowie der Zuverlässigkeit der Mitte-Deutschland-Verbindung, Letzteres insbesondere beeinträchtigt durch die schlechte Betriebsqualität der IC-Linie 51.
24.	<i>Durch welche Maßnahmen ließen sich innerhalb der nächsten zwölf Monate spürbare Verbesserungen bei Fahrzeiten, Anschlüssen, Taktung oder Direktverbindungen erreichen?</i>
Antwort	Für die Strecke Gera – Saalfeld sollten kurzfristig Beschleunigungsmöglichkeiten geprüft werden, um den knappen Übergang in Richtung Nürnberg zu verlängern. Durch den Ersatz der IC-Linie 51 durch Regionalverkehrsleistungen ab September 2026 werden sich Verbesserungen an der Zuverlässigkeit und der

	Reisegeschwindigkeit innerhalb der Mitte-Deutschland-Verbindung ergeben, während sich durch die entfallenden Direktverbindungen die Reisezeiten und der Reisekomfort bei Fahrten in Richtung Nordhessen und Ruhrgebiet verschlechtern.
25.	<i>Welche infrastrukturellen oder organisatorischen Hindernisse stehen einer besseren Anbindung Ostthüringens derzeit entgegen und wer trägt die Verantwortung für deren Beseitigung?</i>
Antwort	Das größte organisatorische Hindernis bleibt die Zersplitterung der Zuständigkeiten infolge der Regionalisierung. Der VCD Landesverband Elbe-Saale e. V. schlägt verbindliche Kooperationsmodelle zwischen den Aufgabenträgern in Thüringen, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Bayern vor. Grenzüberschreitende Leistungen sollten über gemeinsame Bestellerkonzepte und transparente Finanzierungsschlüssel abgesichert werden. Fernverkehrsleistungen in der Fläche als Anker oder Ergänzung zum Regionalverkehr müssen auf Bundesebene organisiert werden. Wertvolle Impulse hierfür kann die „Studie zur Marktorganisation im Kontext des Deutschlandtakts“ des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung bieten.
26.	<i>Welche kritischen Meilensteine und Risiken sehen Sie für den Ausbau und die Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung, und welche konkreten Maßnahmen sind erforderlich, um die im Antrag formulierten Ziele in nachvollziehbare Fortschritte zu übersetzen? Welche Ergebnisse sollte die im Thüringer Mobilitätsnetzwerk vorgesehene Arbeitsgruppe zum regionalen Drehkreuz Ostthüringens in den ersten Monaten liefern, damit eine belastbare Entscheidungsgrundlage vorbereitet werden kann?</i>
Antwort	Als kritischer Meilenstein für den Ausbau und die Elektrifizierung der MDV wird aktuell die Sicherung deren Finanzierung angesehen. Nur dann kann eine Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke bis 2032 gesichert und die Voraussetzung für die Wiedereinführung von Fernverkehr auf der Strecke geschaffen werden. Verzögerungen bei der Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung gefährden außerdem das Vergabeverfahren zum Thüringer Elektro-Netz, da die zugrundeliegende Verkehrsleistung und die vorgesehenen Fahrzeuge mit der heutigen Infrastruktur nicht betreibbar sind. Die geplante Arbeitsgruppe zum regionalen Drehkreuz Ostthüringens sollte nicht nur infrastrukturelle Varianten für den Raum Jena bewerten, sondern die Funktion des gesamten ostthüringischen Netzes einschließlich Gera, Saalfeld und der Verbindungen nach Sachsen und Bayern im Blick haben.
27.	<i>Halten Sie die Errichtung eines Bahnknotens in Jena für erforderlich und welche Anforderungen bestehen aus Ihrer Sicht an einen solchen Bahnknoten?</i>
Antwort	Es liegt eine Studie vor, die einem zusätzlichen Bahnhof im Bereich Jena-Burgau eine grundsätzliche Sinnhaftigkeit bescheinigt. Die klare politische Priorität sollte aus Sicht des VCD Landesverband Elbe-Saale e. V. zunächst auf der Elektrifizierung und dem Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung und der Inbetriebnahme des Thüringer Elektro-Netzes liegen. Zeitgleich sollten die Planungen für eine Zugangsstelle in Jena-Burgau vorangetrieben werden. Ob dieser als reiner SPNV-Halt ausgebildet werden oder zugleich den Bahnhof Jena-Göschwitz als Umstiegsknoten für den Fernverkehr ablösen sollte, ist in diesem Zusammenhang zu entscheiden.

28.	<i>Welche infrastrukturellen, finanziellen oder organisatorischen Voraussetzungen müssen geschaffen werden, um die überregionale Bahnanbindung Ostthüringens nachhaltig zu verbessern?</i>
Antwort	Infrastrukturell liegt das Hauptaugenmerk bei der Verbesserung der überregionalen Bahnanbindung Ostthüringens zunächst auf der Mitte-Deutschland-Verbindung. Die Elektrifizierung der Bahnstrecke Gera – Leipzig wird perspektivisch aber ebenfalls eine hohe Bedeutung haben. Das liegt auch an ihrer Rolle für eine künftige Umstellung des Dieselnetzes Ostthüringen auf akkubetriebene Schienenfahrzeuge. In diesem Fall würden die Fahrzeuge zwischen Leipzig und Gera unter Oberleitung fahren und ihre Akkus aufladen, deren Energie sie auf den Streckenabschnitten Gera – Saalfeld und Gera – Mehltheuer (– Hof) anschließend benötigen (und umgekehrt). Unterbleibt die Elektrifizierung der Bahnstrecke Leipzig – Gera, wird das derzeitige Betriebskonzept mit kurzen Standzeiten in Gera künftig nicht mehr umsetzbar sein, da dann eine längere Nachladung in Gera nötig wird. Der VCD Landesverband Elbe-Saale e. V. schlägt verbindliche Kooperationsmodelle zwischen Thüringen, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Bayern vor. Grenzüberschreitende Leistungen sollten über gemeinsame Bestellerkonzepte und transparente Finanzierungsschlüssel abgesichert werden. So können perspektivische langlaufende SPNV-Verbindungen wie Leipzig – Gera – Hof – Nürnberg langfristig verankert werden.
29.	<i>Der gemeinsame Antrag von CDU, BSW und SPD stellt fest, dass grenzüberschreitende Verbindungen nur dann als Kompensation für fehlenden Fernverkehr funktionieren, wenn sie von allen beteiligten Ländern mitgetragen werden, und dass zusätzlicher Schienenpersonenverkehr zu erheblichen Mehrkosten führt. Welche Kooperations- und Finanzierungsmodelle schlagen Sie vor, um solche länderübergreifenden Angebote dauerhaft abzusichern, und welche Rollen sollten dabei Länder, Aufgabenträger, Verbünde, Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Bund sowie die regionale Wirtschaft spielen?</i>
Antwort	Siehe Antwort auf Frage 25.
Verkehrswende, Klima	
30.	<i>Wie beurteilen Sie die Rücknahme der geplanten Elektrifizierungsmaßnahme Leipzig-Gera aus Braunkohleausstiegsmitteln nur auf den Abschnitt Leipzig-Zeitz in Anbetracht dessen, hier eine durchgängige S-Bahn-Linie fahren zu lassen, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern und den Ausbau so zu planen, dass die großen Stationen Leipzig, Gera und Zeitz Knoten bilden, an denen schnell umgestiegen werden kann, um spürbare Reisezeitverkürzungen zu erreichen?</i>
Antwort	Die Reduzierung der Elektrifizierung Leipzig–Gera auf den Abschnitt Leipzig–Zeitz ist verkehrspolitisch nicht nachvollziehbar. Dadurch werden Potenziale für eine durchgehende S-Bahn-Verbindung, für schnellere Fernverkehrsanschlüsse und für den Schienengüterverkehr verschenkt. Gerade zwischen Ostthüringen und Westsachsen steht einer leistungsfähig ausgebauten Autobahn eine überwiegend eingleisige und nicht elektrifizierte Schienenverbindung gegenüber. Darüber hinaus wird das derzeitige Betriebskonzept der Linien Leipzig – Gera – Saalfeld/Hof mit kurzen Standzeiten in Gera nach einer perspektivischen Umstellung auf akkubetriebene Fahrzeuge kaum noch haltbar sein, da die Akkukapazität der heute

	marktüblichen Fahrzeuge nicht für eine Fahrt bspw. von Zeitz nach Saalfeld ohne Zwischenladen ausreicht.
31.	<i>Welche Potenziale sehen Sie für die Steigerung Modal-Splits zugunsten des SPNV sowie für eine gelingende Verkehrswende und der damit notwendigen Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene im Zusammenhang einer Verbesserung des Bahnverkehrsangebots in Ostthüringen?</i>
Antwort	Nur mit einer Attraktivierung des SPNV, der Einführung von Linien des Fernverkehrs und der infrastrukturellen Eignung der bestehenden Bahnstrecken kann der Modal-Split zugunsten der Bahn beeinflusst werden. Dass die Beschleunigung von Bahnverbindungen einen erheblichen Effekt auf den Modal-Split hat, zeigen Projekte wie die Schnellfahrstrecke Halle/Leipzig – Erfurt – Nürnberg, die zu einer gravierenden Verkehrsverlagerung hin zum Öffentlichen Personenverkehr geführt hat.
32.	<i>Welche Bedeutung messen Sie einer leistungsfähigen Fern- und Regionalverkehrsanbindung Ostthüringens für das Erreichen der Klimaziele des Freistaats Thüringen sowie des Bundes bei?</i>
Antwort	Allein schon die Umstellung des Diesel- auf einen elektrischen Bahnbetrieb wird spürbare Auswirkungen auf den Zielerreichungsgrad der Klimaziele des Freistaats Thüringen haben. Aber auch die zu erwartenden Verschiebungen im Modal-Split, gleichsam im Personen- wie im Güterverkehr, und die damit einhergehenden Reduktionen des Individualverkehrs auf der Bundesautobahn 4 werden eine erhebliche Rolle für den Umwelt- und Klimaschutz haben.

Ostthüringen benötigt eine länderübergreifend abgestimmte Gesamtstrategie für den Schienenverkehr. Der Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung, die Stärkung der Achse Leipzig – Gera sowie eine belastbare Fernverkehrsperspektive müssen gemeinsam gedacht und finanziell abgesichert werden. Jena und Gera sollten dabei als komplementäre Oberzentren eines gemeinsamen ostthüringischen Entwicklungsraums verstanden werden. Nur so lassen sich gleichwertige Lebensverhältnisse, wirtschaftliche Entwicklung, Fachkräftegewinnung, Wissenschaftskooperationen und die Klimaziele des Freistaats Thüringen nachhaltig unterstützen.

Der VCD Landesverband Elbe-Saale e. V. ist gern bereit, den weiteren Prozess fachlich zu begleiten und seine Erfahrungen aus der Arbeit in den Regionen Ostthüringens in die weiteren Beratungen einzubringen.