

Standpunkt zum VCD-Fernverkehrskonzept „2017+“ für Mitteldeutschland

(14. Juni 2012)

Warum fordert der VCD keinen zweigleisigen Ausbau und eine Elektrifizierung, um einen Fernverkehr auf der Mitte-Deutschland-Verbindung von Weimar über Gera nach Chemnitz zu ermöglichen?

Der VCD Landesverband Elbe-Saale begrüßt das Engagement von Politik und Wirtschaft, auch Gera an den Fernverkehr auf der Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV) anzuschließen. Wir sehen allerdings große Hindernisse auf einem Weg dahin. Von daher haben wir die Fernbahn auf der MDV östlich von Weimar nicht in das Fernverkehrskonzept „2017+“ aufgenommen.

Wir haben für unser Konzept vorab zwei wichtige Bedingungen formuliert:

- **Zuerst muss der künftige Fahrplan feststehen**, es muss klar sein welche Züge wo und wann fahren und natürlich wie deren Finanzierung sichergestellt werden kann. **Erst dann leiten wir daraus ab, welche Infrastruktur dafür zur Verfügung stehen muss.** Schließlich sind wir es, die die Bahn oft genug dafür kritisiert haben, dass sie es andersherum gemacht hat. Berühmtestes Negativ-Beispiel ist der Leipziger City-Tunnel. Viel Steuergeld ist hineingeflossen und am Ende wurde festgestellt, dass er zumindest für den Fernverkehr eigentlich vollkommen unnütz ist.
- **Unsere Forderungen müssen finanzierbar sein.** Nur so werden sie Aussicht auf Erfolg haben. **Das heißt aber auch, dass wir abwägen, welche Fernverkehrsverbindungen für Thüringen besonders wichtig sind.** Die Fernzüge auf der Saalbahn sind unter Berücksichtigung der Fahrgastzahlen deutlich wichtiger als die Weiterführung von Fernverkehr auf der MDV östlich von Weimar. Der Erhalt der Saalbahn in einem vernünftigen Takt ist aber - wie bereits beschrieben - durch die Erfurter Neubaustrecke massiv in ihrer Existenz bedroht. Von daher muss unserer Ansicht nach die absolute Priorität für Ostthüringen darin bestehen, die Verbindung von Leipzig über Jena nach Nürnberg zu erhalten!

Etwas mehr ins fachliche Detail argumentiert:

Problematisch wäre zudem die Gestaltung des Anschlusses des Fernverkehrs auf der MDV am Fernverkehrsknoten Erfurt. Wenn die Linie sowohl aus Richtung Westen als auch aus Richtung Osten an den Fernverkehrsknoten anbinden würde, müsste sie in Erfurt einen sehr langen Aufenthalt (ab ca. 20 min) haben, um jeweils vor dem Knoten anzukommen, nach dem Knoten abzufahren und noch ausreichend Übergangszeit von und zu den übrigen Zügen zu haben. Ein so langer Aufenthalt wäre verkehrlich unattraktiv für Reisende dieser Linie. Zudem lässt die Gleisbelegung im Knoten Erfurt eine

solche Lösung unrealistisch erscheinen: Es wären allein sechs durchgehende Fernverkehrsbahnsteige notwendig, zuzüglich derjenigen für den Regionalverkehr.

Für Jena und Gera sind die Fernverkehrsbeziehungen in Richtung Leipzig und Berlin wichtiger als in Richtung des Ruhrgebiets. Für die Richtungen Leipzig und Berlin ist ein Fernverkehr auf der Mitte-Deutschland-Verbindung jedoch nicht erforderlich.

Würden wir mittelfristig den Mitte-Deutschland-Fernzug bis Chemnitz fordern, dann würden wir nicht nur die wahren Verkehrsbedürfnisse der Städte Jena und Gera verkennen sondern damit auch der Abwicklung des Fernverkehrs auf der Saalbahn Tür und Tor öffnen. Wir erachten den von uns geforderten Fernverkehr auf der Saalbahn für verkehrlich sinnvoller und mit Abstand effektiver. Wenn wir beides forderten - Fernverkehr auf der Saalbahn und der Mitte-Deutschland-Verbindung - wäre es für die Deutsche Bahn ein Leichtes, sich das für sie billigere Herauszusuchen und damit zu suggerieren, sie ginge auf unser Konzept ein. Allein so einfach wollen wir die Deutsche Bahn und den Bund nicht aus der Verantwortung entlassen.

Hinzukommt: Die Reisezeit Erfurt - Gera wäre mit den Fernzügen (den Einsatz der neuen Doppelstock-ICs unterstellt) länger als mit den derzeit eingesetzten Regionalzügen mit Neigetechnik (je nach Halteregeime etwa um 5-10 min). Ohne Elektrifizierung der Strecke Weimar - Gera käme noch einmal ein Lokwechsel in Erfurt oder Weimar von ca. 10 min hinzu.

Bei Anschluss an den Fernverkehrsknoten Erfurt (d. h. mit längerem Aufenthalt dort) müsste die Linie anstatt der Regional-Expresse verkehren, die bereits jetzt einen 1-h-Takt Erfurt - Gera anbieten. Wir würden damit den 1-h-Takt aufgeben (die Fernzüge haben eine längere Fahrzeit). Zudem müssten wir die durchgehende RE-Linie (Göttingen – Altenburg/Chemnitz) aufbrechen.

Sollte die MDV nun durchgängig mit zwei Gleisen und mit Elektrifizierung versehen werden?

Da wir vorerst keine Fernbahnen auf der MDV östlich von Weimar fordern, kann der Ausbau auch nicht so begründet werden! Unser Fernverkehrskonzept hat diese Frage daher auch nur am Rande berührt, da der Ausbau nach unserer Ansicht hauptsächlich den Nahverkehr betrifft. Ein zweites Gleis für den Nahverkehr ist dennoch sicher wünschenswert. Das eine Gleis stellt ein gewisses Nadelöhr auf der Strecke dar und vor allem Verspätungen eines Zuges haben wegen des Begegnungstaktes weitere Verspätungen zur Folge.

Zur Frage der Elektrifizierung: Auch hier muss **vorher** geklärt werden, welches Angebot gefahren werden soll, bevor daraus Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet werden sollen: Wenn es weiterhin den Regional-Express mit den Neigetechnikzügen und die Nahverkehrszüge der Erfurter Bahn auf der

Strecke geben soll, ist keine Elektrifizierung erforderlich. Wenn man jedoch eine Art Regio-S-Bahn Eisenach - Gera (ggf. mit Flügeln in Weimar von und nach Halle) schaffen möchte, müsste die Elektrifizierung erfolgen. Dies aber sind Fragen, die den Nahverkehr betreffen und nicht Bestandteil unseres Fernverkehrskonzeptes waren. Gerne diskutieren wir darüber an anderer Stelle!

Wie kann stattdessen für einen sinnvollen Anschluss Geras an das Fernverkehrsnetz gesorgt werden?

Der VCD wurde dafür kritisiert, dass das Konzept keinen Fernverkehrsanschluss der Otto-Dix-Stadt vorsieht. Wir werden uns weiterhin mit dieser Kritik auseinandersetzen. Sinnvoller als ein Fernbahnanschluss Geras auf der MDV ist aus Sicht der Fahrgäste allerdings die Strecke von Hof (über Gera) nach Leipzig. Dazu werden wir uns erneut zusammensetzen und prüfen, ob und wie wir diese Fernbahnstrecke in unser Konzept integrieren können.

Warum soll ausgerechnet Thüringen noch mit den unbeliebten Triebwagen der Baureihe 612 auskommen, die Sachsen-Franken-Magistrale aber zum Beispiel nicht?



Es gehört zu einem realistischen Gesamtkonzept, verantwortungsbewusst mit volkswirtschaftlichen Werten umzugehen. Die 612er werden voraussichtlich erst im Jahre 2030 ihre Nutzungsgrenze erreicht haben, und Infrastruktur-Investitionen, in denen auch Bundesmittel stecken, wie z. B. in der Neigetechnik, erfordern nun einmal eine Mindestnutzungsdauer von 20 Jahren, sofern nicht der Verlust und die Rückzahlung von Bundeszuschüssen

riskiert werden soll. Wir können diese gesetzlichen Rahmenbedingungen nicht einfach ignorieren. Wir können nicht einfach die unliebsamen 612er in andere Regionen abgeben oder sie nach 2/3 ihrer Nutzungsdauer verschrotten. Dass die Ausrüstung von Strecken mit Neigetechnik ein Sanierungskonzept für die DB Netz AG und nicht allorts verkehrlich sinnvoll war, ist hinlänglich bekannt. Es ist aber nun einmal eine in der Vergangenheit geschaffene vollendete Tatsache, ebenso wie die Neubaustrecke über den Rennsteig oder der City-Tunnel Leipzig. Mit diesen Tatsachen müssen wir in unserem Konzept leben, auch wenn wir sie nie befürwortet haben. Bereits bei der Neubaustrecke hat der VCD dies immer betont; es trifft genauso für weitere fragwürdige Infrastrukturmaßnahmen zu.

Das bedeutet u. a., dass wir nach sinnvollen Einsatzgebieten für die 612er suchen müssen. Das sind die Strecken, auf denen wir einen effektiven Fahrzeitgewinn durch Neigetechnik zu verzeichnen haben und/oder die Strecken, auf denen Linienführung und Reisezeit im 612 den Fernverkehr sinnvoll ergänzen. Zur den letztgenannten Strecken zählt z. B. Leipzig - Chemnitz, die bei uns auch weiterhin ein Kandidat für den Einsatz von 612 ist, obwohl sie kaum objektiven Neigetechnik-Gewinn hat.

Strecken mit effektivem Fahrzeitgewinn durch Neigetechnik sind selten. Zu ihnen gehören die nord-bayerischen (oberfränkischen) Strecken, vor allem zwischen Nürnberg und Hof, bei denen wir davon ausgehen, dass in absehbarer Zeit der Einsatz von Neigetechnik-Zügen sinnvoll ist. Und in Ostdeutschland gehört auf Grund ihrer Trassierung die Strecke Weimar - Gera dazu.