

Resolution der Eisenbahnkonferenz zur Entwicklung der Mitte-Deutschland-Verbindung

Der Oberbürgermeister der Stadt Gera, Dr. Norbert Vornehm, hat weitere Anliegerstädte der Mitte-Deutschland-Verbindung, deren Vertreter im Bundestag sowie den Landesparlamenten, das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die thüringischen und sächsischen Landesministerien, die Deutsche Bahn AG sowie betroffene Vertreter der einheimischen Wirtschaft eingeladen.

Im Ergebnis haben die Vertreter der Gebietskörperschaften eine Resolution verabschiedet, die unmittelbar an die am 24. September 2009 in Kassel unterzeichnete Resolution der Anrainer-Konferenz anschließt und sich insbesondere auf die Entwicklung des Verkehrsangebotes und der Infrastruktur auf der Mitte-Deutschland-Verbindung im Abschnitt Hessen-Thüringen-Sachsen konzentriert.

Präambel

Die Mitte-Deutschland-Verbindung ist eine zentrale und wichtige Eisenbahnstrecke sowohl für den Fernverkehr wie für den SPNV zwischen dem Ruhrgebiet, dem nördlichen Hessen, Thüringen und Sachsen. Bereits im Jahr 2001 wurde der Fernverkehr auf der Mitte-Deutschland-Verbindung (Interregio) östlich von Weimar im Abschnitt Weimar – Jena – Gera – Glauchau – Chemnitz eingestellt. In der Folge wurde durch die Freistaaten Thüringen und Sachsen ein RE(Regionalexpress)-Konzept entwickelt, dass zwischenzeitlich einen 1-Stunden-Takt zwischen Erfurt und Gera mit 2-stündlichen Verlängerungen nach Chemnitz/Zwickau und Altenburg gewährleistet.

In großen Abschnitten der MDV ist der SPNV kapazitätsmäßig nicht in der Lage das Beförderungsaufkommen zu bewältigen. Grund hierfür ist sowohl die ungenügend ausgebaute Infrastruktur als auch unterdimensionierte und ungeeignete Fahrzeuge (VT 612 und 642). Nunmehr plant die Deutsche Bahn AG auch im Abschnitt westlich von Weimar drastische Einschnitte im Fernverkehr, so dass nur wenige Fahrtenpaare im IC-Verkehr im westlichen Abschnitt der MDV verbleiben. Mit dieser Entwicklung wird die MDV mittel- bis langfristig zur Bedeutungslosigkeit für den Fernverkehr verurteilt.

Die insbesondere im Bereich der Thüringisch-Sächsischen Städtekette bestehenden großen Beförderungspotenziale werden für die Schiene weiterhin negiert und auf die parallele Bundesautobahn 4 verlagert. Mit der Inbetriebnahme der VDE-Projekte 8.1 und 8.2 (voraussichtlich 2017) besteht die Gefahr, dass weitere Städte (Jena, Weimar) vom Fernverkehr abge bunden und für bereits abge bundene Städte (Chemnitz, Zwickau, Gera) der Zugang zum Fernverkehr in Ost-West-Relation zusätzlich erschwert wird.

Die Entwicklung der Metropolregion Mitteldeutschland verlangt nach einer schnellen und attraktiven Verbindung der südlichen Achse zwischen Erfurt – Weimar – Jena – Gera – Chemnitz – Dresden.

Forderungen

Für die Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte sowohl in Nordhessen als auch entlang der Thüringisch-Sächsischen Städtekette ist eine optimale verkehrliche Erschließung von hoher Bedeutung. Die hohe Anzahl von entlang der MDV befindlichen Ober- und Mittelzentren sowie touristischen Anziehungspunkten verlangt unstrittig die Entwicklung eines vertakteten Verkehrsangebotes auf der MDV, dass durch

- Schienenpersonenfernverkehr im Schnellverkehrsstandard zur Erschließung und Verbindung der Oberzentren
- ein schnelles SPNV-Angebot zur Erschließung der Mittel- und Unterzentren und deren Anbindung an die Oberzentren
- ein flächenerschließendes Angebot
- ein Güterverkehrsangebot gemäß Erfordernissen der Wirtschaft

geprägt ist. Dabei ist die MDV im Abschnitt Erfurt – Dresden als zentrale südliche Achse der Metropolregion Mitteldeutschland auszugestalten. Zur Umsetzung des genannten Angebotes fordern wir in Übereinstimmung mit der Resolution der Anrainer-Konferenz vom 24. September 2009 in Kassel vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie von der Deutschen Bahn AG:

1. Die erste Baustufe zur Modernisierung der MDV (ABS Paderborn – Bebra – Erfurt – Weimar – Jena – Gera – Glauchau – Chemnitz) lt. BVWP lfd. Vorhaben Nr. 12 im Vordringlichen Bedarf ist unverzüglich fertig zu stellen. Dafür ist der grundhafte Ausbau des Abschnittes Gößnitz – Glauchau-Schönbörnchen für Neigetechnik bis 140 km/h und der zweigleisige Ausbau der Abschnitte Weimar – Großschwabhausen und Neue Schenke – Stadtroda erforderlich.
2. Die zweite Baustufe der MDV (bisher als Vorhaben Nr. 9 im Weiteren Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesschienenwege vom 15. September 2004 enthalten) ist in den Vordringlichen Bedarf aufzunehmen und finanziell abzusichern. Damit kann der durchgängige zweigleisige Ausbau im Abschnitt Weimar – Glauchau und die Schließung der Elektrifizierungslücke im Abschnitt Weimar – Gößnitz (103 km Länge) gewährleistet werden.
3. Spätestens mit Inbetriebnahme der ICE-Strecke Berlin – Erfurt – München (VDE 8.1/8.2) ist der vertaktete Anschluss eines Fernverkehrsangebotes im Knoten Erfurt im Ost-West-Verkehr zwischen den Regionen Rhein – Ruhr, Westfalen, Nordhessen, Thüringen und Sachsen bis nach Dresden mit Option der östlichen Verlängerung nach Polen zu sichern.
4. Auf der Basis der ausgebauten MDV (Elektrifizierung und durchgängige Zweigleisigkeit) sind für den RE-Verkehr alternative Fahrzeuge einzusetzen mit Barrierefreiheit und zeitgemäßen Standard sowie erhöhter Beförderungskapazität.
5. Für die Flächenerschließung ist ein verdichteter Takt mit S-Bahn-Qualität zu entwickeln.
6. Für die Knotenpunkte der MDV in Thüringen und Sachsen sind schnelle, attraktive und dicht vertaktete Angebote in die Zentren der Metropolregion Mitteldeutschland bereitzustellen. Von besonderer Bedeutung hierbei sind:

Der Erhalt des ICE-Angebotes auf der Saal- und Frankenwaldbahn muss als Frequenzfaktor für die MDV gewährleistet sein. In Chemnitz und Zwickau ist die vertaktete Verknüpfung mit der Sachsen-Franken-Magistrale zu sichern.

7. Die betroffenen Landesregierungen werden aufgefordert, sich gegenüber dem Bund und der Deutschen Bahn AG für die Umsetzung der obigen Forderungen in oberster Priorität einzusetzen.