













 Volker Blumentritt (SPD)	 Albert Weiler (CDU)	 Ralph Lenkert (Die Linke)	 Dr. Thomas Nitzsche (FDP)	 Olaf Müller (B90/Grüne)
Kommt der Bund seiner Verantwortung aus Artikel 87e Grundgesetz für die Jena betreffenden Verkehrsangebote im Schienenpersonenfernverkehr ausreichend nach?	<p>Zunächst kann ich ihnen versichern, dass der Bund in den letzten Jahren, was den ICE Verkehr betrifft, durchaus eine gute Frequentierung bereitstellte. Anders im Bereich der Mitte – Deutschland-Verbindung wo die Strecke Erfurt – Chemnitz keine Schnellverbindung darstellte. Mit dem Ausbau der neuen ICE Strecke über die Landeshauptstadt wird man meines Erachtens nach den unbedingt für Jena notwendigen Angeboten ab 2017 nicht gerecht. Als eine Universität – und Wissenschafts-Stadt erwarte ich mir eine optimale Anbindung die die Notwendigkeit der weiteren Stadtsicherung dieser im Osten einmaligen Wirtschaftsstadt Jena weiterhin garantiert.</p>	<p>Unsere Ostthüringer Region liegt im Herzen Deutschlands. Wir nutzen diesen Standortvorteil und haben uns zu einem Drehkreuz in Europa entwickelt. Unsere Verkehrswege sind die entscheidenden Lebensadern unserer Gesellschaft und Wirtschaft. Der Bund kommt seiner Verantwortung nach. Jedoch sind ein weiterer bedarfsgerechter Ausbau und eine intelligente Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur notwendige Voraussetzungen für mehr Wachstum. Nicht nur aufgrund des Hermsdorfer Kreuzes, der Bundesautobahnen A4 und A9, ist die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für eine bessere Erreichbarkeit entscheidend. Als ehemaliger Lokführer weiß ich, dass der Bahnverkehr immens wichtig für die Berufstätigen und Student(inn)en ist. Schnell, ohne die Not einen Parkplatz finden zu müssen, in den Berufsalltag starten zu können, wird immer mehr genutzt und dient nebenbei auch dem positiven ökologischen Gedanken.</p>	<p>Derzeit ja, aber nur für die Stadt Jena und nur auf der Saalbahn. Ab 2017, mit dem Wegfall der ICEs, ist der Zustand, so wie heute in Gera, verfassungswidrig. Der Absatz 4 aus Artikel 87e des Grundgesetzes lautet: "Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird." Die Verkehrsbedürfnisse Jenas und Ostthüringens werden ab 2017 nicht mehr erfüllt - dieser Umstand wäre dann verfassungswidrig.</p>	<p>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.</p>	<p>Der Bund kommt seiner Verantwortung in keiner Weise ausreichend nach.</p>
Wie beurteilen Sie den aktuellen Zustand und die Entwicklungsperspektiven					
a) der Jenaer Bahnhöfe Paradies, West und Göschwitz	<p>Im Rahmen des nun beschlossenen Ausbaus der Mitte – Deutschland – Verbindung im Volumen von ca. 70 Millionen € werden endlich die Bahnhöfe Jena-West und Göschwitz nach den Vorgaben, Vorschlägen und durch die Meinungsbildung des Stadtrates in eine Entwicklungsperspektive eingebunden und realisiert. Dies muss sich aber in der zukünftigen Attraktivität der Saalebahn ausdrücken.</p>	<p>Der Zustand der Bahnhöfe und Strecken ist ausbaufähig, wobei es bei den Entwicklungsperspektiven um bedarfsgerechte und effiziente Lösungen gehen muss.</p>	<p>Zuerst einmal war es ein Fehler, dass man Anfang der 1990er Jahre nicht um einen echten Hauptbahnhof für Jena kämpfte und diesen nicht an beiden Bahnstrecken, der Saalbahn und der Mitte-Deutschland Verbindung (MDV), baute. Angeboten hätte sich ein neuer Bahnhof z.B. in Burgau (Gleisdreieck), dort wäre Straßenbahn- und Busanschluss vorhanden gewesen und auch der Platz, um Reisenden das Parken zu ermöglichen. Der Zug für einen Bahnhofsneubau ist abgefahren - leider. Der Paradiesbahnhof ist ein „einmaliger“ Haltepunkt des ICE mit guter Anbindung an Busse und Bahnen, leider ohne Toiletten. Am heutigen ICE-Halt Jena-Paradies werden nach 2017 wohl nur noch Regionalzüge halten. Außer es gelingt unserer Region, in Zusammenarbeit mit Saalfeld, Naumburg und Weißfels die Deutsche Bahn (über die Verkehrsministerien) zu IC-Verkehr auf der Saalbahn zu zwingen. In Bahnhofnähe gibt es nur Kurzzeitparkplätze - somit ist der Bahnhof für Reisende aus dem Jenaer Umland, die aufs Auto angewiesen sind, ungeeignet. Auch für Radfahrer ist nicht genug Platz zum Abstellen der Räder. Das Parkplatzproblem für Autos lässt sich nicht verbessern, für Fahrräder schon. Wie der Bahnhof sich entwickelt, hängt vom Zugangebot auf der Saalbahn ab. Der Bahnhof Jena West ist der ein- bzw. ausstiegsstärkste Bahnhof Jenas, und bezogen auf Start-/Ziel-Verkehr vielleicht sogar der wichtigste Bahnhof Thüringens. Toiletten fehlen genauso wie Langzeitparkplätze, für die es jedoch Potential auf dem Bahngelände gibt. Für Fahrräder gibt es etliche Stellplätze. Die Stadt Jena sollte in Zusammenarbeit mit der Bahn diesen Bahnhof sanieren, mit attraktiven Angeboten für Reisende versehen und mit Toiletten ausstatten. Dann wird die Zahl der Reisenden weiter steigen. Schwierig ist die Einbindung des Westbahnhofs in den Nahverkehr. Zusammen mit Göschwitz ist der Westbahnhof für regionale Pendler wichtig. Der Bahnhof Jena-Göschwitz ist optisch und von der Ausstattung eine Zumutung für Reisende. Er ist nicht barrierefrei, ihm fehlt eine Anbindung nach Westen zur Berufsschule und zum Gewerbegebiet Jena21 ebenso wie Toiletten und Wartebereiche fehlen. Seit der Anbindung des Bahnhofes an das Straßenbahnnetz steigen trotz aller Mängel die Fahrgastzahlen stark. Die Stadt Jena muss diesen Bahnhof, der sowohl an Saalbahn und MDV liegt, zum „Hauptbahnhof“ Jenas entwickeln. Dank der hohen und weiter steigenden Einzugszahlen besteht die Chance, die Bahn dafür zu gewinnen. Parkplätze für PKW und Fahrräder sind leicht einzurichten und es gibt genügend Platz und Bedarf für ein modernes Bahnhofsgebäude mit gastronomischen Einrichtungen, die auch noch gleich die Gewerbegebiete Göschwitz und Jena21 versorgen könnten.</p>	<p>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.</p>	<p>Der bauliche Zustand der Bhf. Göschwitz und West lassen zu wünschen übrig. Beide Bahnhöfe laden weder zum Ankommen noch Abfahren ein. Die Entwicklungsperspektiven sind insbesondere für den Westbahnhof als perspektivisch gut zu bezeichnen, insbesondere dann, wenn über einen Ausbau der Mitte-Deutschland-Bahn nachgedacht wird. Das Potenzial Göschwitz liegt dabei mehr auf der lokalen Ebene und als Umsteigepunkt zwischen der Saalbahn und der Weimar-Gera-Bahn.</p>

	 Volker Blumentritt (SPD)	 Albert Weiler (CDU)	 Ralph Lenkert (Die Linke)	 Dr. Thomas Nitzsche (FDP)	 Olaf Müller (B90/Grüne)
b) der Saalbahn (Kursbuchstrecke 560) und	s.a)	s.a)	<p>Die Saalbahn ist derzeit wichtiger Teil der Fernverbindung München-Berlin, aber nach der Fertigstellung der Neubaustrecke VDE8.1 Nürnberg-Erfurt-Halle/Leipzig entfällt nach derzeitigen Planungen der Bahn im Jahr 2017 der Fernverkehr. Die Saalbahn ist für Jena und Rudolstadt/Saalfeld die Trasse nach Norden und Süden. Leider hat neben der Deutschen Bahn AG auch das CDU-geführte Verkehrsministerium in Erfurt die Bedeutung dieser Strecke für unsere Region nicht verstanden und beide sind unwillig, nach 2017 Verbindungen von Jena nach Halle/Leipzig in annehmbaren Fahrzeiten und in Fernzug-Qualität zu sichern. Nur Regionalverkehr reicht nicht aus. Dieser ist nach derzeitigen Plänen der Bahn und der Nahverkehrservicegesellschaft Thüringen mbH für die Zeit nach 2017 langsam und mit Umstiegen Richtung Halle/Leipzig verbunden. Einwohner, Firmen und Institutionen müssen deshalb gemeinsam darum kämpfen, dass wir zuerst der Landesregierung in Erfurt und dann der Bahn ein gutes Nah- und Fernverkehrsangebot auf der Saalbahn abringen.</p>	<p>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.</p>	<p>Der aktuelle Zustand der Saalbahn ist derzeit hinsichtlich der Fernverbindungen ausreichend aber in der Taktung nicht befriedigend. Die Entwicklungsperspektive ist unter Berücksichtigung des weitestgehenden Verlustes der ICE-Verbindungen beschämend.</p>
c) der Weimar-Gera-Bahn (Kursbuchstrecke 565)?	s.a)	s.a)	<p>Die Weimar-Gera-Bahn als Teilstück der MDV ist die wichtigste Regionalverbindung in Thüringen. Oft überfüllte Züge, die ohne gleichmäßige Taktung fahren, sind ihr „Markenzeichen“. Der Ausbau der Strecke ist überfällig. Bis 2016 soll die Zweigleisigkeit der Strecke von Weimar bis Stadtroda erfolgen. Dies ist ein Anfang, der Verspätungen reduziert und kürzere Taktzeiten ermöglicht. Diese Strecke hat großes Potential für mehr Fahrgäste. Langfristig ist der komplette zweigleisige Ausbau bis Gera und die Elektrifizierung bis Glauchau erforderlich. Mit der Elektrifizierung besteht die Chance auf dauerhaften Fernverkehr. Wenn der ICE von Frankfurt/Main dann in Erfurt getrennt wird, könnte ein Zugteil über Weimar und Jena nach Gera fahren und unsere Region direkt an den Frankfurter Flughafen anbinden – davor steht die notwendige Elektrifizierung und eine andere Bahnpolitik.</p>	<p>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.</p>	<p>Hier fehlen die eng getakteten Verbindungen zwischen Gera-Jena-Weimar-Erfurt. Die Verwirklichung ist zwingend erforderlich. In Bezug auf die Anbindung an das ICE-Netz in Erfurt ist eine Zubringerversorgung mit aufeinander abgestimmten Umsteigemöglichkeiten erforderlich. Zusätzlich sollte die Regionalexpressverbindung zwischen Göttingen und Glauchau ausgebaut und intensiviert werden, u.a. auch in Bezug auf die Taktung. Nicht vergessen werden darf dabei die Wiederaufnahme von Fernverkehrsverbindungen in Richtung Ruhrgebiet mit entsprechenden Verknüpfungen in das ICE-Netz.</p>

	 Volker Blumentritt (SPD)	 Albert Weiler (CDU)	 Ralph Lenkert (Die Linke)	 Dr. Thomas Nitzsche (FDP)	 Olaf Müller (B90/Grüne)
Sehen Sie in Jena ein relevantes Verkehrsbedürfnis im Schienenpersonenfernverkehr?	<p>Ich sehe für Jena ein elementares Verkehrsbedürfnis im Schienenpersonenfernverkehr.</p>	<p>Die Stadt Jena und das Umland haben ein relevantes Verkehrsbedürfnis im Schienenpersonenfernverkehr.</p>	<p>Ja, dieses Bedürfnis ist unbedingt vorhanden. Viele unserer Jenaer Firmen sind national und international vernetzt. Sie benötigen für sich, ihre Kunden und Lieferanten einen guten Bahn-Fernverkehr. Das Gleiche gilt für die Forschungseinrichtungen. Geschäftsleute und Wissenschaftler werden die Bedingungen in den Zügen zwischen Erfurt und Jena nur einmal ertragen. Danach reisen sie im günstigsten Fall mit dem Auto nach Jena oder kommen gar nicht mehr. Firmen und Wissenschaft brauchen also Fernverkehr. Unsere Jenaer Universität steht im Wettbewerb um Studenten, viele kommen aus dem Ausland und aus anderen Bundesländern. Bei der Entscheidung für einen Studienort ist die Erreichbarkeit ein wichtiges Kriterium, auch die Universität braucht den Fernverkehr. Auch im Tourismus besteht ein relevantes Bedürfnis nach Schienenpersonenfernverkehr. Touristen lieben es bequem. Ob wir Jenaer verreisen oder Besucher zu uns kommen, ohne Fernverkehr nutzen wir Einheimischen dann öfters das Auto, aber vor allem ältere Touristen werden dann auf Reisen von und nach Jena verzichten, da helfen dann auch keine Messeauftritte der Stadt. Übrigens: Ein Grund warum Jena besser als die Stadt Gera dasteht, ist auch, dass wir noch Fernverkehr haben, von dem Gera seit über 14 Jahren abgehängt ist.</p>	<p>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 unerreichtbar 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.</p>	<p>Ja, eine Universitäts- und Forschungsstadt mit dem Anspruch, national wie auch international wahrgenommen zu werden, muss auch zukünftig über schnelle und zuverlässige Verbindungen in den Fernverkehr eingebunden sein.</p>
Unterstützen Sie die Ziele des Bündnisses Fernverkehr für Jena (http://www.fernverkehr-jena.de/das-buendnis.html)?	<p>Ich habe in den letzten Jahren mehr als einmal bewiesen und auch danach gehandelt, dass mir genau diese Themen, die das Bündnis Fernverkehr für Jena in hervorragender Weise in den Focus stellt, eine Herzensangelegenheit sind. In mehreren Gesprächen mit Verantwortlichen der Bahn AG, ob in Jena, Erfurt oder Berlin, bis hin zum Vorstand, habe ich mich immer um und in die Belange meiner Region eingebracht sowie als Mitglied des Bündnisses für eine attraktive Anbindung Jenas und der Region eingesetzt. Genau das werde ich weiterhin tun.</p>	<p>Ich unterstütze die Ziele des Bündnisses Fernverkehr für Jena ausdrücklich.</p>	<p>Als Initiator und Gründungsmitglied des Bündnisses "Fernverkehr für Jena" unterstütze ich dessen Ziele voll und ganz. Ich habe mich im Rahmen meiner Möglichkeiten als Mitglied des Bundestages seit 2009 immer wieder gegenüber der Deutschen Bahn, den Verkehrsministern des Bundes und des Freistaates Thüringen sowie dem Oberbürgermeister der Stadt Jena für die Umsetzung der Ziele des Bündnisses "Fernverkehr für Jena", für Fernverkehr in Jena und Ostthüringen eingesetzt.</p>	<p>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.</p>	<p>Ja!</p>

	 Volker Blumentritt (SPD)	 Albert Weiler (CDU)	 Ralph Lenkert (Die Linke)	 Dr. Thomas Nitzsche (FDP)	 Olaf Müller (B90/Grüne)
<p>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?</p>	<p>In den Jahren 2005 – 2009 war ich stellv. Mitglied im Verkehrsausschuss und konnte so viele Kenntnisse und auch Erkenntnisse gewinnen. Diese werde ich bei einer Wahl und deren positiven Ausgang für mich, für die Stadt und die Region nutzen mich in die notwendigen und für Jena wichtigen Verkehrsverbindungen einzubringen. Ebenso werde ich den klaren und auf der Hand liegenden Zusammenhang zwischen Wirtschaft, Wissenschaft, Forschung und Regionsentwicklung in Bezug auf die Verkehrsanbindung zu meiner wichtigen Aufgabe machen.</p>	<p>Die Abbildung der Wirtschaftsmetropole Jena vom ICE-Verkehr ist kein „Kavaliersdelikt“. Entscheidungen sind schon sehr weit vorangeschritten und ich vermisse immer noch den Aufschrei der bundespolitisch Verantwortlichen der Gegenwart und Vergangenheit. Eine Politik des Abwartens ist keine zielführende Art. Es wird nicht leicht sein, aber mein Einsatz für eine optimale Anbindung Jena's wird den einen oder anderen vielleicht umstimmen. Gera und der SHK müssen ebenfalls besser an das öffentliche Fernverkehrsnetz angebunden werden. Für Unternehmer ist es wichtig, dass Geschäftspartner schnell und unkompliziert ihre Ziele erreichen. Dafür werde ich mich als Bundestagsabgeordneter in Berlin und vor Ort einsetzen. Konkret werde ich im Falle meiner Wahl einen Gesprächstermin mit Ihnen und dem Thüringer Verkehrsminister Christian Carius vereinbaren, um weitere Schritte zu besprechen. Nur gemeinsam mit den Beteiligten auf allen Ebenen können wir erfolgreich sein.</p>	<p>Ich werde im Falle meiner Wiederwahl in den Bundestag die logistische und organisatorische Unterstützung des Bündnisses "Fernverkehr für Jena" fortsetzen. Die Verbindung zum Bahnbündnis in Gera werde ich weiter halten - zusammen sind wir stärker. Ich werde weiter für die Petition zum Ausbau der MDV werben und Unterschriften sammeln, damit es zum Thema MDV eine Anhörung im Bundestag gibt. Das setzt auch die Landesregierung unter Druck. Nachdem es zwischen 2009 und 2013 gelang, schlagkräftige Bahnbündnisse zu gründen, werde ich zukünftig die Zusammenarbeit mit der ebenfalls vom Fernverkehr abgehängten Chemnitzer Region ankurbeln. In der neuen Wahlperiode wird der Bundesverkehrswegeplan neu beschlossen. DIE LINKE wird für einen Ausbau des Schienennetzes und der Bahnhöfe auch in unserer Region eintreten. Letztlich kommt es darauf an, sich im Bundestag zu entscheiden: Soll die Bahn Profitbringer für Wenige sein, egal was mit den Regionen wie Jena passiert? Oder soll Bahnverkehr volkswirtschaftlich sinnvoll werden, also notwendige Infrastruktur für Menschen, Wirtschaft und Wissenschaft sein? Ich werde nach meiner Wiederwahl für eine Bahn kämpfen, die den Deutschlandtakt einführt (www.deutschland-takt.de), für ihre Kunden genügend bequeme, moderne Züge einsetzt und alle Großstädte, auch Jena und Gera, alle zwei Stunden direkt an das Fernbahnnetz anschließt.</p>	<p>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.</p>	<p>Den zukünftigen Verkehrsminister an seine Verpflichtung gem. Artikel 87e GG zu erinnern und aktiv an dessen Einhaltung über den Verkehrsausschuss mitzuwirken.</p>