

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

Artikel 87e so schwammig formuliert, dass eine Interpretation in alle Richtungen möglich ist. Wir halten es daher nicht für sinnvoll, auf Artikeln zu beharren, sondern fordern stattdessen die direkte Einbeziehung von Menschen vor Ort. Solange der Bürger bzw. der Fahrgast höchstens im Rahmen von Fahrgastbeiräten hinzugezogen und nicht direkt befragt oder anderweitig in die Entscheidungsfindung mit einbezogen wird, wird jedes Verkehrsangebot nur mangelhaft bestehen können.

Hier sind das zuständige Ministerium und die aktuellen Bundestagsabgeordneten im Wahlkreis in der Verantwortung. Sie haben Spielraum für und Einfluss auf Entscheidungen.

2. Wie beurteilen Sie den aktuellen Zustand und die Entwicklungsperspektiven

a) der Jenaer Bahnhöfe Paradies, West und Göschwitz

- Jena Paradies wurde gut saniert und dient auch weiterhin als Fernverkehrshalt für Jena.
- Jena West ist dringend zu sanieren. Die Zustände an diesem Bahnhof sind katastrophal und für einen zeitgemäßen Nahverkehr bzw. einen eventuellen zukünftigen Fernverkehr nicht tragbar. Eine halbstündliche direkte Verbindung nach Erfurt bzw. Gera ist wünschenswert und im Zuge des zweigleisigen Streckenausbaus realisierbar.
- Jena Göschwitz ist in einem noch katastrophaleren Zustand als Jena West. Es ist grenzwertig, so einen Bahnhof überhaupt noch in Betrieb zu halten. Dieser Bahnhof sollte daher bei der Sanierung oberste Priorität haben. Er dient auch weiterhin als wichtiger Umsteigepunkt zwischen den Verbindungen Erfurt-Jena-Gera und Saalfeld-Jena-Naumburg.

b) der Saalbahn (Kursbuchstrecke 560)

Die Saalbahn wird im Zuge der kommenden Fertigstellung der Schnellfahrstrecke (SFS) Erfurt-Nürnberg erheblich an Wertigkeit verlieren. Diese ist auch nicht wiederherstellbar und starke Verluste sind zu verkraften. Mit einem starken Regionalexpressnetz sind die Fehlentwicklungen der Vergangenheit (keine Beteiligung der Bürger an Großprojekten) teilweise wieder aufzufangen. Trotzdem müssen Jena und gerade die Saalbahn an das Fernverkehrsnetz angebunden bleiben. Eine zwei- oder drei-/vierstündliche IC-Anbindung oder sogar die Wiedereinführung von einem IR mit Streckenführung z.B. Berlin - Leipzig - Jena - Nürnberg ist wünschenswert und zu diskutieren.

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

Der zweigleisige Ausbau wird hier vorgenommen und eine Elektrifizierung wäre zukunftsweisend. Desweiteren ist durchgängig ein halbstündlicher Taktverkehr von Erfurt nach Gera zu realisieren und nach der Elektrifizierung eine Fernverkehrsverbindung z.B. in Form einer Verbindung Düsseldorf - Kassel - Erfurt - Jena - Gera - Zwickau einzubinden.

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

Im Nahverkehr besteht auch weiterhin ein starkes Bedürfnis, gerade im schnellen Personennahverkehr nach Erfurt oder Leipzig. Die aktuellen Planungen sind hierbei weiter auszubauen.

4. Unterstützen Sie die Ziele des Bündnisses Fernverkehr für Jena (<http://fernverkehr-jena.de/das-buendnis.html>)?

- Fernverkehrslinie Nürnberg - Jena - Leipzig (- Berlin) mit 8 täglichen Zugpaaren (2h-Takt), Zugtyp E (IC light, Vmax 160km/h) und Preisstufe B (Preisstufe des heutigen IC/EC-Systems), welche durch eine

Wünschenswert, aber kaum realisierbar; bei den aktuellen freien Zugtrassen ist ein drei-/vierständlicher Takt möglich. Ich würde mich für eine Wiedereinführung des IR in der normalen Preisstufe des Regionalverkehrs stark machen.

- Regionalexpress-Linie (Nürnberg) - Jena - Halle mit einer Fahrzeit von unter 60 Minuten für Jena - Halle und mit kurzem Übergang auf die ICE-Linie 28 in Richtung Berlin im Knoten Halle zum Stundentakt ergänzt wird.

Solch eine lange Regionalexpresslinie ist extrem anfällig für Störungen und Verspätungen. Ein Bruch der Verbindung in z.B. Saalfeld in Kombination mit einem IR-Fernverkehr ist die optimale Lösung. Regionalexpress und Interregio (wahlweise auch Intercity) könnten sich im 2h-System gut ergänzen, auf der Strecke Jena - Leipzig/Halle gilt dies sogar stündlich.

- Ausbau des Abschnitts Weimar - Gößnitz der Mitte-Deutschland-Verbindung gemäß Planfall 35a des Bundesverkehrswegeplans (PDF, 35 MB). Da eine vollständige Finanzierung des Bauabschnitts durch den Bund weder absehbar noch realistisch ist, fordert das Bündnis vom Freistaat Thüringen eine (Vor-)Finanzierung der Planung und/oder Leistungen des Ausbaus, wie dies andere Bundesländer mit wichtigen Strecken längst und erfolgreich tun.

Der Abschnitt muss in den nächsten ca. 10 Jahren realisiert werden, dabei ist gleichzeitig eine Elektrifizierung der Strecke einzuplanen. Ich sehe hier den Bund und nicht das Land in der Pflicht. Ein Budget für die Realisierung ist bei Umschichtung und Änderung des Bundesverkehrswegeplans durchaus möglich und nicht unrealistisch.

- Ausbau der Bahnhöfe Jena-West und Jena-Göschwitz. Besonderes Augenmerk liegt dabei darauf, Desinvestitionen zu verhindern. Die DB plant den Rückbau der heute noch fernverkehrsgerechten Bahnsteige von bis zu 300 Meter auf 160 Meter Länge. Damit könnten auf der Mitte-Deutschland-Verbindung in Jena zukünftig weder Fernverkehrszüge noch längere Sonderzüge halten. Der Bahnhof Jena-Göschwitz soll als Knotenbahnhof begriffen und entsprechend ausgebaut werden.

Eine Sanierung der beiden Bahnhöfe ist dringend notwendig. Jena-Göschwitz reicht als Knotenpunkt für den Nahverkehr. Fernverkehr braucht hier keinen Umstieg und kann in Jena-West bzw. Paradies halten. Bahnsteige in der Länge von 160m sind auch für Regionalzüge zu kurz. Auch Sonderzüge oder außerplanmäßig haltende Züge sollten bedacht werden, deswegen ist ein Mindestmaß von z.B. 200m (7-teiliger IC-X) wichtig.

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?

Vernünftige Investitionen in die Region und eine dringende Einbeziehung der Bürger sind der Schlüssel zum Erfolg für die Entwicklung insbesondere auch der Stadt Jena. Dabei müssen sowohl die Bedürfnisse der Berufspendler und Studenten im Bezug auf den Nahverkehr als auch der ansässigen Unternehmen an Flughafenanbindung und damit Fernverkehrsverbindungen an Städte wie Leipzig und Berlin berücksichtigt werden.

Wie oben schon beschrieben, muss im Fernverkehr weiter auf Verhandlungen der Deutschen Bahn mit dem Freistaat Thüringen und dem Verkehrsministerium gesetzt werden. Hinzugezogen werden müssen dringend die Bürger Jenas bzw. der Städte Gera, Weimar, Saalfeld und Naumburg. Eine große öffentliche Diskussion inklusive der Offenlegung aller Fakten und Dokumente über die Zukunft des Fernverkehrs in der Region ist notwendig und am besten sollten die Menschen vor Ort am Ende selber abstimmen, welchen Fernverkehr sie haben wollen. Meine Vision ist hier ein drei- bis vierständlicher Takt auf der Saalbahn bzw. Weimar-Gera-Bahn.

Der Nahverkehr ist für die Zukunft schon ausgeschrieben und fertig bestellt. Einige Veränderungen sind hier in der Taktdichte aber noch möglich. Auch hier ist eine Einbeziehung der Bürger nötig und machbar.

Priorität sollte unbedingt die Sanierung der Bahnhöfe Jena-West und sehr dringend Jena-Göschwitz sein. Die aktuellen Zustände sind schon seit Jahren nicht mehr zumutbar und der Verfall von solch wichtigen Bahnhöfen spiegelt die ganze Misere der letzten Jahre durch Privatisierung ehemaliger Staatsbetriebe und Gewinnmaximierung wider.