

# Die Fernverkehrs-anbindung des Saaletals und der Stadt Jena nach Inbetriebnahme des Projektes VDE 8 – Teil 2

VON OLAF BEHR UND KLAUS BARTHOLMÉ

**Im BAHN-REPORT 5/23 (S. 80ff.) berichteten wir über das Streben der durch das VDE 8 vom Fernverkehr abgehängten Stadt Jena nach einer besseren Anbindung an den überregionalen Bahnverkehr bis zur Inbetriebnahme eines Übergangskonzeptes im Jahr 2018. Der zweite Teil beschäftigt sich nun mit der weiteren Entwicklung bis heute sowie dem kommenden Fahrplanjahr 2024 mit der Rückkehr des Fernverkehrs ins Saaletal und der langfristigen Perspektive im Kontext des Deutschlandtaktes.**

Beim Ostthüringer Bahngipfel im November 2017 hatte Ministerpräsident Bodo Ramelow (Die Linke) angekündigt, dass die Landesregierung Jena zum IC-Knoten ausbauen und im Zuge dessen den Bau eines Hauptbahnhofes in Jena unterstützen werde. Ein wichtiger Hintergrund dieser Initiative war die Forderung der DB Fernverkehr AG, als Voraussetzung für die 2024 geplante Wiedereinführung einer IC-Linie auf der alten Fernverkehrsstrecke durch das Saaletal und über den Frankenwald eine Vielzahl von Anschlüssen optimieren zu können. In Jena sollte die IC-Linie von Süden Anschlüsse von und zu den Regionalverkehren auf der Mitte-Deutschland-Verbindung in Richtung Gera und Weimar, von Norden in Richtung Gera mit einer Übergangszeit von maximal 20 min erhalten.<sup>(1)</sup> Dazu jedoch bedurfte es eines adäquat ausgebauten Verknüpfungsbahnhofs. Dem neu gegründeten Lenkungskreis „IC-Knoten Ostthüringen in Jena“ kam damit unter anderem die Aufgabe zu, den Standort dieses Bahnhofs zu bestimmen und die notwendigen Anpassungen im Regionalverkehr in die Wege zu leiten. Binnen eines Jahres sollten hierzu Ergebnisse vorliegen.

## Ein Hauptbahnhof für mehr Fernverkehr

Doch die Stadt Jena tat sich schwer mit dem unerwarteten Angebot. Neun Monate nach der konstituierenden Sitzung des

Lenkungskreises am 08.03.18 konstatierte die „Ostthüringer Zeitung“, dass sich der Lenkungskreis bisher in erster Linie als Beschäftigungstherapie herausgestellt habe. Dann jedoch erwache Jena mit der Wahl des neuen Oberbürgermeisters Thomas Nitzsche (FDP) aus dem Dornröschenschlaf, und es solle zügig externe Expertise in die Stadt geholt werden.<sup>(2)</sup> Für diese Expertise war im Hinblick auf die vom Land gesetzte Frist nun freilich die Zeit viel zu knapp, weswegen sich die Teilnehmer des Lenkungskreises aus Zeit- und Kostengründen nur auf eine „Studie light“ verständigen konnten, die die Stärken und Schwächen des Jenaer Bahnhofssystems bewerten und einem „optimalen Hauptbahnhof“ gegenüberstellen sollte. Die technische und betriebliche Machbarkeit wurde dabei als gegeben vorausgesetzt, eine Kostenbetrachtung fand nicht statt, und ebenso spielten mögliche Optimierungspotenziale der vorhandenen Bahnhöfe keine Rolle. Die Studie<sup>(3)</sup> kam zu dem Ergebnis, dass es ratsam sei, die „zeitlichen und finanziellen Ressourcen von Stadt und Land für eine Beseitigung der bestehenden Defizite im Jenaer Bahnhofssystem aufzuwenden“ statt weitere Untersuchungen für einen Hauptbahnhof anzustellen. Als geeignet erscheinende Maßnahmen zur Herstellung eines „leistungsfähigen, attraktiven und wohldimensionierten“ IC-Knotens Ostthüringen in Jena wurden die Umfeldaufwertung und die „Prüfung der Möglichkeiten einer neuen Gleisgeometrie/Verlängerung der Bahnsteigkanten zur Optimierung der Umsteigemöglichkeiten“ in Jena-Göschwitz sowie „ggf. die Errichtung eines neuen SPNV-Haltepunktes in Burgau“ vorgeschlagen. Der Öffentlichkeit teilte man daraufhin mit, dass anstelle eines neuen Zentralbahnhofes das dezentrale Bahnhofssystem mit drei Fernverkehrszugangsstellen (Jena Paradies, Jena West, Jena-Göschwitz) weiterentwickelt werden

solle. Dem Bahnhof Jena-Göschwitz falle in diesem System die Rolle des IC-Verknüpfungsbahnhofs zu. Die DB habe in diesem Zusammenhang den Erhalt der doppelten Fernverkehrshalte in Jena Paradies und Göschwitz in der Nord-Süd-Richtung sowie in Jena West und Göschwitz in Ost-West-Richtung zugesagt.<sup>(4)</sup> Im Rahmen der Konsultationen zum Deutschlandtakt wurde durch das Land Thüringen der Neubau eines reinen SPNV-Haltes in Jena-Burgau beim Bund angemeldet und mit dem 2. Gutachterentwurf in die Planung aufgenommen.

## Verknüpfungsbahnhof Göschwitz – oder doch Burgau?

Zur Beantwortung der Frage, wie die Verknüpfungen zwischen Fern- und Nahverkehr optimiert werden können, wurde 2019 eine weitere Untersuchung beauftragt. Sie sollte die Möglichkeiten eines Verknüpfungspunktes zwischen Saal- und Holzlandbahn im Sinne eines ITF-Taktknotens sowohl fahrplantechnisch als auch infrastrukturell beleuchten. Betrachtet wurden der vorhandene Bahnhof Jena-Göschwitz und ein potenzieller Neubau im Stadtteil Jena-Burgau. Die Studie war gleichzeitig eine Reaktion auf den im Oktober 2018 vorgestellten Gutachterentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für einen Zielfahrplan des Deutschlandtaktes. Dieser Gutachterentwurf bildete zwar bereits die von der DB geplante IC-Linie im Saaletal ab, lieferte aber unbefriedigende Ergebnisse hinsichtlich der Verknüpfung der Verkehre in Jena. Im Ergebnis der in Auftrag gegebenen Studie<sup>(5)</sup> entstand mit dem „Betriebskonzept Ostthüringen“ ein in den Deutschlandtakt voll integrierbares Fahrplankonzept, das – ausgehend vom ermittelten verkehrlichen Bedarf – den Anteil der erreichbaren Anschlüsse in Jena von 37 % (Gutachterentwurf des BMVI, s. o.) auf 60 % verbesserte. Zum Standort

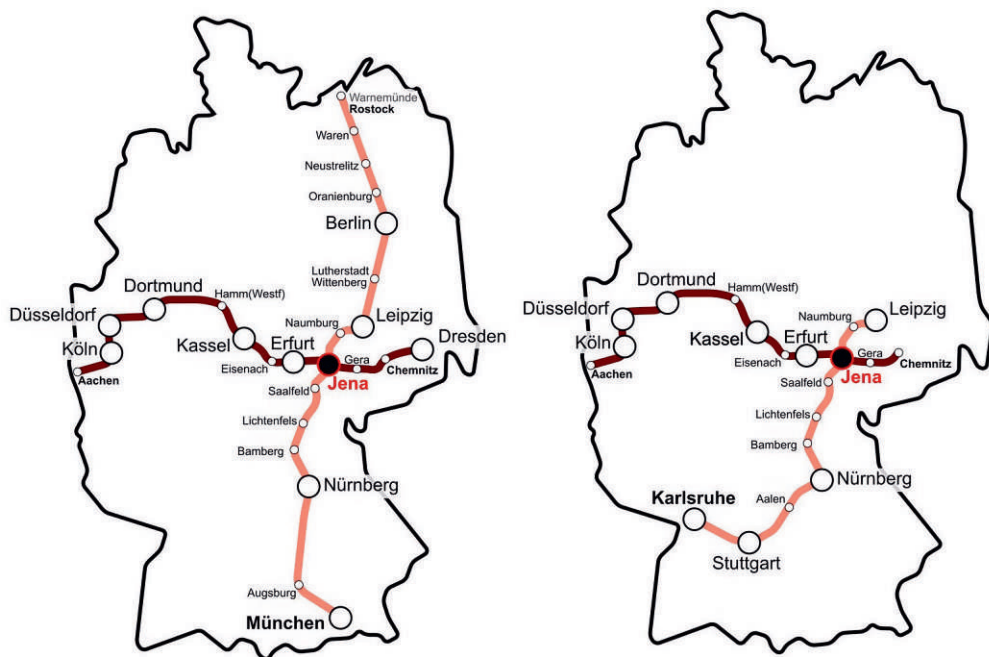
(2) Tino Zippel, „Ramelow macht Druck in Sachen Jenaer Hauptbahnhof“, „Ostthüringer Zeitung“ vom 31.08.18

(3) Dr. Matthias Gather, Schlussbericht „Variantenuntersuchung eines IC-Knotens Ostthüringen in Jena“, Fakultät Wirtschaft-Logistik-Verkehr der Fachhochschule Erfurt, 29.03.19

(4) „Bahnhof Jena-Göschwitz wird zum IC-Knoten“, Pressemeldung der Stadt Jena vom 13.06.19

(5) Endbericht, „Fahrplankonzept zur Integration des SPNV Ostthüringens in die Deutschland-Takt-Studie“, Institut für Regional- und Fernverkehrsplanung Dresden, 15.05.20

(1) „IC-Kreuz Jena“, DB Fernverkehr AG, V.FMA 1, Leipzig, 15.05.18



**Abbildungen:**  
**Fernverkehrsangebot für Jena im 1. (links) und 3. (rechts) Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt (Grafik: Jakob Patzer, Bündnis „Fernverkehr für Jena“)**

des Verknüpfungsbahnhofs stellte die Studie fest, dass aus fahrplantechnischer Sicht beide Standorte gleichwertig, d. h. die gleichen Anschlüsse möglich sind, während im Hinblick auf die verkehrliche Wirkung der Standort Burgau aufgrund deutlich kürzerer Reisezeiten im Jenaer Stadtgebiet und 63 % statt 32 % Anteil bahnsteiggleicher Umstiege besser und daher zu bevorzugen sei. Der wesentliche Infrastruktur-Aufwand entstehe dort durch die notwendige Anpassung der Gleisachsen (d. h. Neubau der Brücken über die Lobedaer Straße), was aber unabhängig davon notwendig sei, ob Jena-Burgau als reiner SPNV-Halt oder als IC-Verknüpfungsbahnhof umgesetzt werde. Die abschließende Empfehlung lautete daher, dass „sofern in Jena-Burgau eine Zugangsstelle neu errichtet wird, [...] diese wegen ihrer besseren verkehrlichen Wirkung konsequenter Weise auch als Verknüpfungsstelle in Form eines Bahnhofs ausgebildet und in dieser Funktion gegenüber Jena-Göschwitz bevorzugt werden“ solle.<sup>(6)</sup> Unmittelbar nach Fertigstellung der Studie kam die Arbeit des eingangs erwähnten Lenkungsraumes wegen der Corona-Einschränkungen zum Erliegen und wurde auch nach deren Ende durch das Thüringer Verkehrsministerium nicht wieder aufgenommen. Vor allem getrieben durch das Bündnis „Fernverkehr für Jena“ und die Stadt Jena fand jedoch eine inhaltliche Weiterentwicklung des Betriebskonzepts Ostthüringen statt, die durch die Fortschreibungen des Zielfahrplans Deutschlandtakt notwendig wurde.

(6) a.a.O., S. 9ff.

### Enttäuschung Deutschlandtakt

Der Deutschlandtakt war in Sachen Fernverkehr für Jena binnen zweier Jahre vom Hoffnungsträger zur großen Enttäuschung geworden. Sah der Ursprungsentwurf noch einen Ausbau des Fernverkehrs in Form einer sogenannten „FR-Linie“ Rostock – Berlin – Jena – München sowie einer Linie Aachen – Köln – Jena – Dresden mit attraktiven Fahrzeiten vor, so entwickelte sich diese Planung über den zweiten und dritten Gutachterentwurf zu dem bereits seit 2015 im Rahmen der Fernverkehrsoffensive der DB geplanten Angebot Leipzig – Jena – Nürnberg – Karlsruhe und Düsseldorf – Jena – Chemnitz zurück, einschließlich weniger attraktiver Fahrzeiten und nicht erreichbarer Anschlüsse. Für dieses „Restangebot“ kamen die Gutachter wenig überraschend – auch die ordnungspolitischen Rahmenbedingungen für den Fernverkehr hatten sich nicht verbessert, obwohl Voraussetzung für die vollständige Umsetzung des Deutschlandtaktes – bei der Wirtschaftlichkeitsbewertung zu einem negativen Ergebnis: Beide Linien wurden in wesentlichen, Ostthüringen betreffenden Abschnitten als „voraussichtlich eigenwirtschaftlich nicht fahrbar“ qualifiziert und verkehrlich abgewertet. Dass sie überhaupt im Zielfahrplan erhalten blieben, lag darin begründet, dass „keine zusätzliche Infrastruktur erforderlich“ (Bamberg – Leipzig) bzw. entgegen dem Wunsch der Länder eine „Integrationslösung mit bestehendem RE“ geplant worden sei ((Erfurt –) Gera – Chemnitz).<sup>(7)</sup>

Schmerzhaft war vor allem die erneute Streichung der Direktverbindung nach Ber-

(7) Zielfahrplan Deutschlandtakt, Dritter Gutachterentwurf Juni 2020, Akteurskonferenz 15.07.20, S. 24ff.

lin, die durch das Brechen des Zuglaufs Rostock – Karlsruhe in Leipzig entstand, wo sich die Züge zwar weiterhin begegnen, aber ohne ersichtlichen Grund nicht mehr über die Gesamtstrecke durchfahren sollten. Anzuzweifeln war auch der verkehrliche Nutzen der Ost-West-Linie Düsseldorf – Chemnitz, die nun in Trassenkonflikt mit der wichtigen Thüringer RE-Linie 1 geriet, Standzeiten von rund einer Viertelstunde in Erfurt und Eisenach aufwies und mit einer Fahrzeit von gut sechs Stunden bis Köln und Aachen weder attraktive noch wettbewerbsfähige Fahrzeiten aufwies.

Im Rahmen der Weiterentwicklung des Betriebskonzepts Ostthüringen wurde daher unter Federführung der Stadt Jena und des Bündnisses „Fernverkehr für Jena“, aufbauend auf der geplanten ICE-Neubaustrecke Fulda – Gerstungen und dem Projekt eines Fernbahntunnels in Frankfurt (Main), das Konzept einer zweistündlichen IC-Linie Rhein-Main – Erfurt – Jena – Chemnitz – Dresden entwickelt. Diese Linie könnte ohne zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen eine dichtbesiedelte und im Fernverkehr bis dato völlig unterversorgte Region, darunter Städte mit hoher Internationalität, Regionen mit Förderbedarf sowie sechs Hochschulstandorte umsteigefrei und mit attraktiven Fahrzeiten an den wichtigsten deutschen Flughäfen sowie an Dresden anbinden. In den Abschnitten Erfurt – Gera und Chemnitz – Dresden wäre sie vollständig in den schnellen und langsamen Regionalverkehr fahrplanintegriert und würde mit diesem einen attraktiven 30-min-Takt bilden.<sup>(8)</sup>

Thüringens Verkehrsministerin Susanna Karawanskij übergab den Vorschlag am 25.03.22 in Berlin offiziell an den Parlamentarischen Staatssekretär Michael Theurer im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mit der Bitte um Einarbeitung in den Zielfahrplan Deutschlandtakt.

### Conditio sine qua non: Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung

Eine der notwendigen Voraussetzungen für mehr Ost-West-Fernverkehr ist der weitere Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung, insbesondere deren Elektrifizierung zwischen Weimar und Gößnitz, die seit 2017 in die Kategorie Vordringlicher Bedarf des Bundesverkehrswegeplans eingestuft ist. Nicht Bestandteil des vom Bund finanzierten Ausbaus ist jedoch die Herstellung weiterer zweigleisiger Abschnitte. Historisch war die teilweise bis heute fortbestehende

(8) Fahrplankonzept zur Integration des SPNV Ostthüringens in den Deutschlandtakt, Institut für Regional- und Fernverkehrsplanung Dresden, Stand 01.02.21, S. 3ff.

## Die Stadt Jena und das Saaletal bündeln wie in einem Brennglas die Fehlentwicklungen der deutschen Verkehrspolitik seit der Bahnreform.

Eingleisigkeit durch Reparationsleistungen an die Sowjetunion nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs entstanden. Das Land Thüringen strebt den vollständigen zweigleisigen Ausbau zwischen Jena und Gera an, wo im aktuellen Ausbauzustand noch eingleisige Abschnitte zwischen Papiermühle und Hermsdorf-Klosterlausnitz sowie Töppeln und Gera bestehen. Um diesen sinnvollerweise zeitgleich mit der Elektrifizierung durchführen zu können, hatte das Land mit der DB im Februar 2021 eine Finanzierungsvereinbarung geschlossen. Doch bereits Mitte 2021 stand der zweigleisige Ausbau wieder auf der Kippe, nachdem das Thüringer Verkehrsministerium den Kostenvoranschlag bekommen und entschieden hatte, „dass die veranschlagten 130 Millionen Euro für den Landeshaushalt zu teuer sind. Man sei von der Hälfte der Summe ausgegangen.“<sup>(9)</sup> Dies rief den Thüringer Landtag auf den Plan, welcher der Landesregierung umgehend aufgab, die Entwurfs- und Genehmigungsplanung des vollständigen zweigleisigen Ausbaus zwischen Jena und Gera zu beauftragen und dessen Finanzierung gegenüber der DB Netz AG verbindlich zuzusagen.<sup>(10)</sup> Das Land Thüringen meldete die beiden Abschnitte mittlerweile für das GFVG-Bundesprogramm an, da der Bund mit Verweis auf das knappe Nutzen-Kosten-Verhältnis eine Veränderung des Projektzuschnitts des Bedarfsplanvorhabens verweigerte. Eine weitere Hürde nahm die Elektrifizierung im Februar 2022, als das BMDV nach anfänglichen Irritationen mitteilte, dass die Neubewertung zum Nutzen-Kosten-Verhältnis, die aufgrund erheblicher Kostensteigerungen notwendig geworden war, positiv ausgefallen sei.<sup>(11)</sup> Seitdem läuft die Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Im August 2023 begann die Planfeststellung für den Planungsabschnitt Jena. Nach dem für Anfang 2027 avisierten Baubeginn soll die Inbetriebnahme für den Abschnitt Weimar – Jena zum Jahresende 2028 erfolgen, gefolgt vom Abschnitt Jena – Göttingen zum Jahresende 2030. Damit wäre die wichtigste Voraussetzung für den ab 2032 geplanten Ausbau des IC-Verkehrs auf der Ost-West-Achse geschaffen.

### Fahrplan 2024: Absturz mit Ansage

Zuvor jedoch steht die seit 2017 für 2024 versprochene Rückkehr des Takt-Fernverkehrs

(9) Florian Girwert, „Kein zweites Gleis: Flaschenhalse bleiben auf der Mitte-Deutschland-Verbindung in Thüringen“, Nachrichtenportal des Mitteldeutschen Rundfunks, 04.08.21

(10) Thüringer Landtag, Drucksache 7/4187, 07.10.21

(11) Pressemitteilung 007/2022 Bundesministerium für Digitales und Verkehr vom 14.02.22

kehr auf der Saalbahn an, was jedoch weniger Anlass zur Freude liefert, als eigentlich zu erwarten gewesen wäre. Erstmals zu ahnen war dies, als im Frühjahr 2022 bekannt wurde, dass die DB täglich statt des geplanten Zweistundentaktes mit acht Fahrten je Richtung lediglich drei IC-Zugpaare anbieten könne. In einem Schreiben an die Thüringer Verkehrsministerin begründete die DB dies mit diversen Mängeln der für die Saalbahn geplanten IC 2-Züge, weswegen die Abnahme eines Teils dieser im Januar 2020 verweigert worden sei. Als weiteres Problem komme hinzu, dass der Hersteller mit der Entwicklung und Zulassung des europäischen Zugsicherungssystems ETCS nicht im ursprünglichen Zeitplan liege. Die vollständige Angebotsausweitung könne voraussichtlich erst zum Dezember 2025 erfolgen.<sup>(12)</sup> Später korrigierte die DB die Zahl der neuen Zugpaare geringfügig auf fünf<sup>(13)</sup>, doch rückte nun die Frage nach dem Gesamtangebot auf der Saalbahn in den Jahren 2024 und 2025 in den Vordergrund, denn das seit 2018 gefahrene Übergangskonzept mit schnellen RE zwischen Halle, Leipzig und Nürnberg (RE 42, RE 18) war von vorher herein nur übergangsweise bis zum Jahresende 2023 bestellt worden.

(12) Guido Berg, „Bahn-Brief an Saalfeld: Saalbahnverbesserung kommt später“, „Ostthüringer Zeitung“ vom 15.07.22

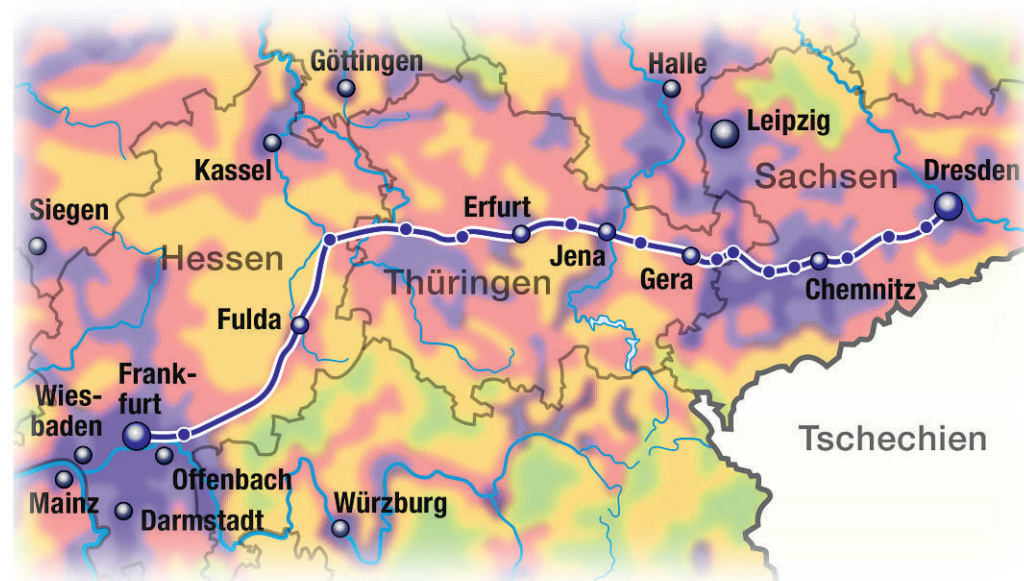
(13) Mehr Fernverkehr für den Burgenlandkreis, Jena und Oberfranken: Fünf tägliche Intercity nach Leipzig und Baden-Württemberg, Pressemeldung Deutsche Bahn vom 14.04.23

Die wenig erfreuliche Antwort lieferten die Entwürfe für den Fahrplan 2024, die das Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr (TLBV) im Mai 2023 vorstellte. Die bisherigen schnellen RE-Leistungen zwischen Saalfeld, Jena und Halle/Leipzig sollen danach trotz des ausbleibenden zweistündlichen IC-Takts wie vorgesehen entfallen und nur noch die nach Leipzig verlängerte zweistündliche RE-Linie 15 verbleiben. Die Lücken im Fahrplan, die sich aus der Halbierung des RE-Takts im Abschnitt Saalfeld – Naumburg und den fehlenden IC-Leistungen ergaben, sollten lediglich durch einzelne Verdichterleistungen in der Hauptverkehrszeit auf dem Abschnitt Jena – Saalfeld gefüllt werden. Auch der von Fahrgastvertretern und dem Bündnis „Fernverkehr für Jena“ immer wieder angemahnten tariflichen Öffnung der IC für Nahverkehrskunden, die den Angebotsabbau im Nahverkehr kompensieren könnte, erteilte das Thüringer Verkehrsministerium eine Absage, denn die notwendigen planerischen und finanziellen Voraussetzungen seien aktuell nicht gegeben.<sup>(14)</sup>

Wären damit im Nahverkehr bereits Taktlücken von 60 min vorgegeben, wurde die Situation durch die Verschiebung der Taktlagen des künftigen Angebots (IC und RE orientieren sich dann an den FV-Anschlüssen in Leipzig, während die RB 25 wegen der Korrespondenz mit der RB 20

(14) Thomas Spanier, „Jenaer Bahnbündnis sendet Hilferuf an Landesregierung“, „Ostthüringer Zeitung“ vom 22.03.20

**Abbildung:** Ein IC Rhein-Main – Erfurt – Jena – Chemnitz – Dresden würde mit attraktiven Fahrzeiten eine dichtbesiedelte und im Fernverkehr unterversorgte Region erschließen, ohne zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen zu erfordern (Grafik: mrkartographie Gotha)



Kartenbasis: Deutschland, Bevölkerungsdichte, mr-kartographie, Gotha 2022

in Naumburg in der alten Lage verbleibt) endgültig ins Negative gekehrt, und aus dem bisherigen angenäherten halbstündlichen Fahrtenraster ergab sich ein künftiger 15/45/60/15 min-Takt. Und als sei das alles noch nicht genug, werden zwei Großbaustellen in Sachsen-Anhalt ab April 2024 für den Ausfall der RE-Verbindung zwischen Jena und Leipzig auf die Dauer von voraussichtlich 14 Monaten sorgen. Entsprechend deutlich fiel die Reaktion der Öffentlichkeit aus. So äußerte sich Saalfelds Bürgermeister Steffen Kania (CDU) in einem offenen Brief an Ministerin Karawanskij mit ungewöhnlich scharfen Worten: „Der Fahrplanentwurf [sei] ein weiterer Schlag in das Gesicht der Saalbahn und des ländlichen Raums. Mit Blick auf Klimaschutz und Mobilitätswende [sei] der vom Freistaat angestrebte Saalbahn-Takt absolut inakzeptabel, lebensfern und [trübe] nicht zu einem gesamtgesellschaftlichen Konsens bei.“<sup>(15)</sup> Erneut musste sich der Thüringer Landtag mit dem Thema Saalbahn befassen. Der Infrastruktur-Ausschuss richtete die einstimmig beschlossene Forderung an die Landesregierung, „den derzeit bestehenden 30-Minuten-Takt zu erhalten und die Anerkennung von Nahverkehrstickets inklusive des Deutschlandtickets in Fernverkehrszügen auf der Saalbahn zwischen Saalfeld und Leipzig beziehungsweise Naumburg sicherzustellen.“<sup>(16)</sup> Eine im April von einer betroffenen Jenaer Pendlerin gestartete Petition überschritt in der sechswöchigen Mitzeichnungsphase das notwendige Quorum. Mit öffentlichen Erklärungen stellten sich auch die Friedrich-Schiller-Universität und die Jenoptik AG hinter die Petition.<sup>(17)</sup> In der öffentlichen Anhörung vor dem Petitionsausschuss des

Thüringer Landtags fand das Anliegen ein weiteres Mal Unterstützung quer durch alle Fraktionen. Das Verkehrsministerium reagierte mit der Ankündigung zusätzlicher Züge zwischen Saalfeld, Jena und Naumburg und kündigte Gespräche mit der DB über die Tarifintegration der IC auf der Saalbahn an.<sup>(18)</sup> Außerdem wurde mit dem künftig etwa halbjährlich stattfindenden Bahngespräch „IC-Knoten Ostthüringen in Jena“ ein Nachfolgeformat für den vormaligen gleichnamigen Lenkungsreis (s. o.) ins Leben gerufen. Das Bündnis „Fernverkehr für Jena“ schaltete ein ausführliches Informationsportal und veröffentlichte darin einen 3-Schritte-Plan zum Integrierten Saaletakt.<sup>(19)</sup>

### Ausblick und Fazit

Angeht die dynamischen Rahmenbedingungen würde das dem Schriftsteller Joachim Ringelnatz zugeschriebene Zitat „Sicher ist, dass nichts sicher ist“ die Situation vermutlich am besten beschreiben. Im September 2023 kündigte das Thüringer Verkehrsministerium ein Interessenbekundungsverfahren als Vorbereitung zur Aufnahme von Gesprächen mit der DB über die Tarifintegration der IC auf der Saalbahn an. Dass es hierbei nur um Saalfeld – Jena, nicht jedoch den von den SPNV-Kürzungen ebenfalls betroffenen Abschnitt Jena – Naumburg gehen soll, dürfte den erneuten Protest Betroffener zur Folge haben und entspricht auch nicht dem Auftrag des Thüringer Landtags, die Tarifintegration zwischen Saalfeld und Leipzig bzw. Naumburg sicherzustellen. Überdies bleibt abzuwarten, mit welchem Ergebnis das Vergabeverfahren abgeschlossen werden kann und ob die DB an dem geplanten Angebotsausbau – vollständiger Zweistundentakt der IC-Linie im Saaletal ab 2025, zweistündliche IC-Linie Rhein-Ruhr – Jena – Chemnitz

ab 12/2032 (Voraussetzung: Ausbau der MDV) – festhält und wie sich diese Züge unter den gegebenen Rahmenbedingungen, insbesondere den Auswirkungen des Deutschlandtickets und der Untätigkeit der Bundesregierung (Koalitionsvertrag: „Wir werden mehr Oberzentren an den Fernverkehr anbinden“), entwickeln werden.

Der Vorschlag eines IC Frankfurt – Jena – Dresden wurde im Rahmen der Konsultationen zur Fortschreibung des Deutschlandtaktes offiziell durch den Freistaat Thüringen und den Fahrgastverband PRO BAHN eingebracht (s. o.), ebenso die Forderung nach Wiederherstellung der Direktverbindung nach Berlin durch Verknüpfung der FR-Linien 3 und 16.a.

Die Stadt Jena hat die Planung zum Umbau des Westbahnhofs zu einem vollwertigen und attraktiven Mobilitätsknoten, einem weiteren „Tor zur Stadt“ ausgeschrieben. Völlig offen ist hingegen immer noch, wie eine entsprechende Initiative für den Verknüpfungsbahnhof angestoßen werden soll. Für eine fundierte Entscheidungsgrundlage wird es in jedem Fall weiterer vertiefender Untersuchungen bedürfen.

Eines jedoch ist gewiss: Die Stadt Jena und das Saaletal bündeln wie in einem Brennglas die Fehlentwicklungen der deutschen Verkehrspolitik seit der Bahnreform. Trotz guten Potenzials und vorhandenen Verkehrsbedarfs lässt der dem Markt überlassene Fernverkehr unter den gegebenen Rahmenbedingungen kein sicheres adäquates Angebot entstehen. Das Land Thüringen, das durch die bedingungslose jahrelange Fokussierung auf das VDE 8 die Notwendigkeit der Organisation und Finanzierung eines auskömmlichen Ersatzkonzepts im Saaletal mit herbeigeführt hat, scheint mit dessen Durchsetzung – die aus den gegebenen geografischen Gegebenheiten nicht selten auch gegen die Interessen angrenzender Aufgabenträger steht – bedauerlicherweise nun regelmäßig überfordert zu sein. Das letzte Kapitel ist daher noch lange nicht geschrieben. **E**

**Abbildung:** Entwicklung des Angebots auf der Saalbahn (Grafik: Jakob Patzer, Bündnis „Fernverkehr für Jena“)

