



## **Medieninformation der Stadtverwaltung Gera**

28. Januar 2022

### **Ansprechpartner der Stadtverwaltung Gera:**

Abteilung Kommunikation, Presse, Öffentlichkeitsarbeit

0365 838-1022

kommunikation@gera.de

## **Offener Brief des Oberbürgermeisters zur Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung**

**an den Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing  
an den Bundesbeauftragten für Ostdeutschland, Carsten Schneider**

Sehr geehrter Herr Bundesminister,  
Sehr geehrter Herr Staatsminister,

ich habe die jüngsten Irritationen zur geplanten Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen Weimar – Gera – Gößnitz mit Besorgnis wahrgenommen. Am 13. Januar 2022 wurde ich vom Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft davon in Kenntnis gesetzt, dass das Projekt nach einer aktuellen, vom Bund beauftragten Evaluation des Kosten-Nutzen-Verhältnisses durch die Deutsche Bahn AG als unrentabel eingestuft wurde. Als Grund werden die gestiegenen Baukosten für die Elektrifizierung von 430 auf 590 Millionen Euro genannt. Umso erfreulicher ist es, dass sich der Bund mittlerweile zu dem Projekt und dessen Priorisierung bekannt hat. Eine Absage der Pläne würde die Benachteiligung des umweltfreundlichen Schienenverkehrs gegenüber dem individuellen Straßenverkehr auf der zentralen Thüringer Achse zwischen Eisenach und Gera für Jahrzehnte zementieren. Das wäre für die Stadt Gera ebenso wie für Ostthüringen und den gesamten mitteldeutschen Raum fatal und widerspräche darüber hinaus den Zielen der neuen Bundesregierung sich für die Stärkung des Schienenverkehrs und eine bessere Anbindung der Oberzentren an den Fernverkehr einzusetzen.

Die Mitte-Deutschland-Verbindung im Abschnitt Eisenach – Gera, an dem die sechs größten Städte und alle drei Oberzentren Thüringens liegen, besitzt das landesweit höchste Fahrgastaufkommen im Schienenpersonennahverkehr, das bis zum heutigen Tag auf Grund der fehlenden Elektrifizierung nicht durchgehend bedient wird. Mit anderen Worten: Bis zum heutigen Tag existiert mit Ausnahme des dreimal am Tag verkehrenden IC der Linie Köln – Gera kein Angebot, das diese Städte miteinander verbindet. Zwar enthält das Projekt Deutschlandtakt die Einführung einer regelmäßig verkehrenden IC-Linie Ruhrgebiet – Kassel – Erfurt – Gera – Chemnitz. Diese macht jedoch zwingend die Elektrifizierung der 115 km langen Strecke zwischen Weimar und Gößnitz erforderlich, weil sonst für jeden Zuglauf zwei Traktionswechsel mit den damit verbundenen Zusatzkosten und Fahrzeitverlängerungen erforderlich wären. Seitens

der Deutschen Bahn AG wurde deshalb bereits erklärt, die IC-Linie erst in Betrieb zu nehmen, wenn die bestehende Elektrifizierungslücke geschlossen ist. Nicht zuletzt machen die spätestens im Jahr 2028 erforderliche Außerbetriebnahme der Fahrzeuge der Baureihe 612 und der damit notwendige Entfall der Neigetechnik auf der Strecke im angesprochenen Abschnitt die Elektrifizierung zum Erhalt der heutigen Betriebsqualität und -stabilität erforderlich. Vergleichbare Bahnstrecken, wie die Württembergische Südbahn Ulm – Friedrichshafen, wurden aus diesem Grund in jüngster Zeit bereits elektrifiziert.

Hinzu kommt, dass die durch den Freistaat Thüringen als SPNV-Aufgabenträger gemeinsam mit DB Fernverkehr und der Wirtschaft für die Zukunft geplanten Mehrverkehre auf der MDV allein dann klimaverträglich abgewickelt werden können, wenn der thüringenweite Einsatz des Elektroantriebs anstelle der umweltschädlichen Dieselszüge gewährleistet ist.

Die Neubewertung der Wirtschaftlichkeit des Projektes macht den jahrzehntelangen Investitionsstau des Eisenbahnausbaus im mitteldeutschen Raum sichtbar. So sind im Projekt zur Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung richtigerweise Maßnahmen aufgeführt, die aus der Vernachlässigung der Verbindung durch Bund und Bahn nun mit zu erbringen sind, ursächlich aber nicht der Elektrifizierung angerechnet werden können. Als Beispiel sei hier der Ausbau für zeitgemäße Zuglängen des Güterverkehrs genannt. Gerade dieses Vorhaben ist gemeinsam mit der Elektrifizierung eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass die Strecke wieder einen planmäßigen Güterverkehr aufnehmen kann. Außerdem fließen in die Gesamtkalkulation der Bewertung die Kosten für den Ausbau der Strecke Leipzig – Gera ein, denn nach unserem Kenntnisstand wird das Unterwerk Gera und dessen Netzanbindung aus Gößnitz nicht nur für die zuverlässige Stromversorgung der Mitte-Deutschland-Verbindung, sondern auch für die aus dem Ausgleichsfonds für Kohleregionen geplante Elektrifizierung der Strecke Leipzig – Gera benötigt. Insofern als bei der DB Netz Kosten für Maßnahmen, die mehreren Projekten dienen, anteilig auf diese umgeschlagen werden, können für das Elektrifizierungsvorhaben tatsächlich nur rund Zwei-Drittel der ermittelten Gesamtkosten für die Bahnstromleitung Gößnitz – Gera und das Unterwerk Gera angesetzt werden. Dies ist in der aktuellen Evaluation jedoch nicht berücksichtigt worden. Daraus sollte sich bereits eine deutliche Kostenminderung ergeben.

Ferner stellt sich für mich die Frage, ob in der Neubewertung des Investitionsprojektes die dauerhaften Mehrkosten beispielsweise für den Antriebswechsel, längere Fahrtzeiten und den damit im Zusammenhang stehenden Rückgang der Anzahl an Fahrgästen berücksichtigt wurden, die sich zwangsläufig ergeben würden, wenn die Investitionen ausblieben.

Sehr geehrter Herr Bundesminister,  
Sehr geehrter Herr Staatsminister,

die Dringlichkeit zur Investition in den infrastrukturellen Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung steht aus meiner Sicht ebenso außer Frage wie die grundlegende Verpflichtung der Deutschen Bahn AG und des Bundes als Eigentümer der Netzinfrastuktur die entsprechenden Voraussetzungen dafür zu schaffen und damit für eine optimale Erreichbarkeit der Anrainer-Städte und -Regionen zu sorgen.

Gleichzeitig möchte ich vor möglichen Kompromisslösungen ohne nennenswerte Verbesserungen warnen. Das würde die Wettbewerbsfähigkeit der Regionen Ostthüringen und Westsachsen langfristig erheblich schwächen und hätte eine fatale Signalwirkung für die Menschen in der Mitte Deutschlands. Was wir brauchen, ist eine leistungsfähige Strecke mit Fernzügen, die im Zwei-Stunden-Takt zwischen Dresden und dem Ruhrgebiet über Chemnitz, Gera und Erfurt verkehren, mit einem eng getakteten Regionalverkehr, der Pendlern Flexibilität ermöglicht, und mit einem effizienten und verlässlichen Güterverkehr, der die Aktivierung von Gewerbegebieten in der Region möglich macht. Mit einer gut ausgebauten Schieneninfrastruktur ist für Gera die wichtige Voraussetzung geschaffen, wieder zum Wirtschaftsmotor für Ostthüringen zu werden, wie es die Stadt Anfang des 20. Jahrhunderts schon einmal war.

Ich bin dankbar, dass sich der Freistaat Thüringen für die Realisierung der im Zusammenhang mit der Elektrifizierung notwendigen Zweigleisigkeit stark macht und vertraue auf die Verbindlichkeit der mit der Bundesregierung getroffenen Vereinbarungen. Gleichzeitig setze ich große Hoffnungen in Sie, Herr Staatsminister, und lade Sie herzlich in das Geraer Rathaus ein, um über die optimale verkehrliche Erschließung Ostthüringens und die wirtschaftliche Weiterentwicklung der Region zu sprechen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Julian Vonarb', with a large, stylized flourish extending to the right.

Julian Vonarb  
Oberbürgermeister